

**В. И. БОРИСОВ
С. В. ГИЗИМЧУК**

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ЗА НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ, НОРМ И СТАНДАРТОВ,
ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ
БЕЗОПАСНОСТЬ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

код экземпляра

55536



®

«КОНСУМ»
ФИРМА

**Харьков
«КОНСУМ»
2001**

ББК 67.408

X301.9(4 Укр)145

Б 82

Рецензент

И. П. Лановенко,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки и техники Украины,
член-корреспондент Академии правовых наук Украины,
ведущий научный сотрудник Института государства
и права им. В. М. Корещко НАН Украины

Авторы:

В. И. Борисов,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист Украины,
член-корреспондент Академии правовых наук Украины,
директор НИИ изучения проблем преступности
Академии правовых наук Украины

С. В. Гизимчук,

кандидат юридических наук,
доцент кафедры уголовного права
Национальной юридической академии Украины
имени Ярослава Мудрого

Борисов В. И., Гизимчук С. В.

Б 82 Уголовная ответственность за нарушение правил, норм
и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного дви-
жения. — Харьков: Консум, 2001. — 160 с.

ISBN 966-7124-95-9.

В монографии дана уголовно-правовая характеристика основания
уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов,
обеспечивающих безопасность дорожного движения: объекта и объек-
тивной стороны, субъекта и субъективной стороны, а также характерис-
тика факторов социальной обусловленности установления и сохранения
уголовной ответственности за обозначенное преступное деяние. Соглас-
но Уголовному кодексу, принятому 28 декабря 1960 г., речь идет о пре-
ступлении, ответственность за совершение которого предусмотрена ст.
215⁵ УК; в проекте нового Уголовного кодекса Украины (по состоянию
на 20 марта 2001 г.) ответственность за данное преступление предусмот-
рена ст. 295.

Рекомендуется специалистам в области безопасности дорожного дви-
жения, юридическим работникам, студентам.

Инв. № 553538

ISBN 966-7124-95-9

ББК 67.408

© В. И. Борисов, С. В. Гизимчук, 2001
© Совместное коллективное пред-
приятие фирма «Консум», оформ-
ление, 2001

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Факторы социальной обусловленности уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения	5
§ 1. Социально-экономические и технические факторы	6
§ 2. Нормативные факторы	14
§ 3. Криминологические факторы	22
Глава 2. Объект преступного нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения	31
§ 1. Общий и родовой объект	32
§ 2. Непосредственный объект преступления и механизм причинения ему вреда	46
Глава 3. Объективная сторона нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения	59
§ 1. Нарушение правил, норм и стандартов (общественно опасное действие, бездействие)	60
§ 2. Öffentlich опасные последствия преступления	81
§ 3. Причинная связь	93
Глава 4. Субъективные признаки нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения	104
§ 1. Субъективная сторона преступления	104
§ 2. Субъект преступления	118
Список литературы	130
Приложение: ДСТУ 3587—97 «Безопасность дорожного движения. Автомобильные дороги, улицы и железнодорожные переезды. Требования к эксплуатационному состоянию» (Извлечение)	141

ОТ АВТОРОВ

Начало XXI столетия Украина встречает с высоким уровнем использования автомобильного транспорта, который стал неотъемлемым атрибутом современного общества. Каждый день миллионы людей пользуются услугами автомобильного транспорта, принимают участие в дорожном движении в качестве пешеходов. Распространенное внедрение дорожного движения в среду пребывания людей, неотъемлемость дорожного движения от общественного производства обуславливают необходимость обеспечения такого состояния в сфере дорожного движения, при котором полностью устраняется или существенно снижается возникающий в связи с эксплуатацией автомобильного транспорта уровень угрозы причинения вреда жизни, здоровью человека, собственности, другим правоохраняемым ценностям.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения неоднократно рассматривалась учеными технических и юридических наук, в результате плодотворного труда которых был разработан комплекс технических и правовых средств предотвращения угрозы причинения вреда человеку, имуществу, природной среде. К числу этих ученых относятся Н. С. Алексеев, В. Ф. Бабков, Н. Н. Белокобыльский, А. П. Васильев, М. И. Вейцман, М. С. Гринберг, О. А. Дивочкин, В. И. Жулев, В. П. Залуга, В. И. Касынюк, В. А. Квашиш, С. Л. Клейтман, Н. И. Коржанский, А. И. Коробеев, Б. А. Куринов, Л. Я. Лагунов, И. П. Лановенко, М. Е. Лобанов, В. В. Лукьянов, В. А. Мыслывый, П. И. Орлов, В. П. Тихий, А. И. Чучаев, В. В. Шештокас и другие.

Исследование преступления, признаки которого закреплены в ст. 215⁵ УК Украины (ст. 295 Проекта нового Уголовного кодекса Украины (по состоянию на 20 марта 2001 г.; далее — Проект)), является научной работой, результаты которой позволяют дополнить теорию правового обеспечения безопасности дорожного движения.

**ФАКТОРЫ СОЦИАЛЬНОЙ ОБУСЛОВЛЕННОСТИ
УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ, НОРМ И СТАНДАРТОВ,
ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Со времени принятия Закона Украины от 23 декабря 1993 г. «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Украины об ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения» и дополнения Уголовного кодекса Украины (далее — УК) соответствующей нормой (ст. 215⁵) содержание последней неоднократно подвергалось научному анализу. При этом наибольший интерес у исследователей вызвали признаки состава преступления. Что же касается проблемы обусловленности установления и сохранения уголовно-правового запрета, то она затрагивалась лишь в незначительной мере и до настоящего времени остается далеко не полностью разрешенной. В силу указанного обстоятельства в настоящей главе внимание уделяется анализу ряда основных факторов социальной обусловленности установления, а тем самым и сохранения, уголовно-правового запрета на нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Прежде всего представляется необходимым определить систему факторов установления уголовно-правового запрета, или криминализации деяния — «процесса выявления общественно опасных форм индивидуального поведения, признания допустимости, возможности и целесообразности уголовно-правовой борьбы с ними» [82, с. 29]. Творческий научный поиск ученых в этом направлении представляется весьма результативным, и в настоящее время наука уголовного права располагает обширным набором факторов (норм, оснований, принципов, условий, задач, эталонов поведения, критериев) оценки степени опасности того или иного деяния, отнесения его к числу преступных и уголовно-наказуемых. Так, изучение монографий и научных трудов по

вопросам социальной обусловленности установления уголовно-правового запрета позволило, например, А. И. Коробееву выделить около двадцати таких факторов и указать на возможность увеличения их числа при отражении специфики некоторых неосторожных преступлений, связанных с использованием современной техники [82, с. 33—34].

Исходя из сходства родовых признаков, факторы социальной обусловленности могут быть сгруппированы по видам. Так, для деяния, обозначенного в диспозиции ст. 215³ УК (ст. 295 Проекта), таковыми являются социально-экономические, технические, нормативные и криминологические группы факторов, которые в своей совокупности, как представляется, достаточным образом характеризуют степень общественной опасности нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, и позволяют объективно судить об эффективности защиты от него мерами уголовного закона.

§ 1. Социально-экономические и технические факторы

Наблюдаемое ежедневно и уже ставшее привычным движение по дорогам и улицам людей и транспортных средств является одним из наглядных примеров согласования различных социальных интересов, разрешения проблемы упорядоченности жизни человека в техногенном обществе. Благодаря своей очевидной выгоде и удобству использования автодорожный транспорт обрел широкое применение, а автомобильные дороги без преувеличения именуются артериями городов и государства в целом.

XXI столетие Украина встречает с тем, что в сфере производства валового национального продукта автомобильным транспортом ежегодно перевозится в среднем 200 млн тонн грузов, до 25 % от показателя для всех видов транспорта общего использования [61, с. 4; 62, с. 20; 63, с. 7]. Налажена служба движения общественного транспорта, и ежедневно услуги по перевозке оказываются тысячам пассажиров. Согласно социологическим данным, каждый седьмой житель Украины имеет в индивидуальном пользовании автомобиль или мотоцикл [121, с. 25]. Движение автомобильного транспорта производится по дорогам, общая протяженность которых составляет свыше 172 тысяч километров [120, с. 2], что, по подсчетам специалистов, равно 25 километрам дорог на каждые 100 км² сухопутной территории госу-

дарства. Из этих 25 км 92 % являются дорогами с твердым покрытием и позволяют развивать относительно высокие скорости движения [7, с. 7].

Следует указать и то, что каждый день подавляющее большинство жителей населенных пунктов становится участниками дорожного движения. В больших и малых городах, поселках, селах дороги стали наиболее приемлемым местом передвижения людей; вдоль линии дорог концентрируются магазины, пункты торговли, службы сервиса.

Эксплуатация автомобильных дорог, которые соответствуют требованиям правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, может служить источником весомых поступлений в государственный бюджет. Так, в 1997 г. президент ЗАО «Укртрансдор» Г. Степанский отметил, что Украина, по расчетам одной из английских консалтинговых фирм, имеет самый высокий транзитный коэффициент в Европе — 3,11, который попросту не используется. На втором месте находится Польша, ежегодно получающая за использование выгодного транзитного положения 3,5—4 млрд. долларов США. Эффективное использование выгодного географического положения в Польше стало возможным благодаря созданию высококачественных автомобильных дорог. По предварительным подсчетам, в рамках реализации проекта строительства сети платных дорог поступления в бюджет Украины составят 5—7 млрд. долларов в год [176]. В данном случае необходимо указать на Приложение № 1 к «Порядку збору та використання коштів для фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування», утвержденного Постановлением Кабинета Министров Украины от 2 февраля 1993 г. № 83, в котором указывается размер оплаты за проезд по автомобильным дорогам Украины транспортных средств иностранных собственников. Так, за въезд на территорию Украины легковых автомобилей взимается одноразовая оплата в размере 40 нем. марок, за въезд автобусов — одноразовая оплата в размере от 50 до 175 нем. марок (в зависимости от количества мест) и, кроме этого, от 0,1 до 0,3 нем. марки за каждый километр пути по дорогам Украины. Для грузовых автомобилей аналогичная оплата равна сумме от 20 до 35 нем. марок (в зависимости от веса груженого автомобиля, но до 36 тонн) и, далее, от 0,1 до 0,35 нем. марок за каждый километр пути [57]. Безусловно,

что для оказания столь дорогостоящих услуг одного только географического положения недостаточно — для этого также требуется наличие соответствующих безопасных и удобных, а значит, и оправдывающих оплату за проезд дорог.

Таковы, на наш взгляд, наиболее весомые **социально-экономические факторы**, которые указывают на неизбежность существования дорожного движения, потребность в нем со стороны общества, наличие как социальной, так и экономической заинтересованности.

С социальной точки зрения дорожное движение представляет собой обусловленный объективными потребностями и урегулированный правовыми нормами процесс перемещения людей и транспортных средств по дорогам и улицам. Этот процесс обладает рядом отличительных особенностей, среди которых наиболее существенной признается одновременное перемещение двух мощных социальных потоков: транспортного и пешеходного. Однако указание на одновременность движения по дорогам и улицам пешеходов и транспортных средств, необходимость урегулирования такого движения еще не позволяет выявить причину пристального интереса к данной социальной проблеме, в том числе установления (сохранения) уголовно-правового запрета, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Ее осмыслению способствует детальная характеристика **технических факторов**.

Полагаем, что криминализация нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, а также необходимость сохранения уголовной ответственности за данное преступление в Проекте нового УК Украины обусловлена наличием в составе транспортного потока источников повышенной опасности причинения вреда — механических транспортных средств, а также транспортных средств, которые могут способствовать возникновению опасности причинения вреда (мопеды и велосипеды). Наличие указанных транспортных средств, в свою очередь, требует создания такого технического и правового режима в сфере дорожного движения, при котором нейтрализуется опасность причинения вреда.

Рассмотрение свойств этой опасности позволяет сделать вывод о ее имманентности движению механических транспортных средств. С технической точки зрения движение данной разновидности автодорожного транспорта является результатом пре-

образования в крутящий момент силы давления сжатых газов или силы воздействия электромагнитного поля. Передача крутящего момента через трансмиссию на ходовую часть позволяет развивать большую скорость и перемещаться в пространстве с запасом мощности. Наличие двигателя, сложных устройств движения и средств управления предполагает массивность таких транспортных средств, в ряде случаев дополняемой весом перевозимых пассажиров и грузов. При возникновении препятствий на проезжей части, а равно при выезде за ее пределы создается угроза столкновения транспортного средства с препятствием или его опрокидывания. В случаях столкновения происходит нарушение целостности как механического транспортного средства, так и препятствия. Кроме того, водителю (пассажирам, иным участникам дорожного движения) в результате дорожно-транспортного происшествия могут быть причинены телесные повреждения различной степени тяжести или может наступить смерть. Так, соударение двух механических транспортных средств, столкновение одного из них с деревом, опорой уличного светильника или опрокидывание значительно деформирует салон, кузов, раму и влечет воздействие разрушительной силы источника повышенной опасности на водителя и пассажиров. Напротив, наезд механического транспортного средства на пешехода не представляет большой опасности для транспортного средства и его водителя, поскольку основной заряд кинетической энергии будет передан пешеходу и израсходован на причинение ему телесных повреждений, зачастую смертельных.

Несколько иной видится опасность движения мопедов и велосипедов. Обладая двигателем ограниченной мощности или двигаясь за счет мускульной силы человека, такое транспортное средство не может развить большой скорости и ограничить водителя в возможности эффективного реагирования на ухудшение условий движения. Однако движение указанных транспортных средств резервирует опасность падения водителя на твердую проезжую часть, ударения об необозначенное препятствие на ней и другие подобные случаи.

Таким образом, движение транспортных средств в среде дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства содержит опасность причинения вреда жизни и здоровью человека, а также имуществу. Выявление существующей опасности, установление ее природы и особенностей проявле-

ния способствует разработке ответных, в том числе правовых, мер для активного противодействия, внедрения средств полной либо частичной локализации опасности, т. е. установления безопасности дорожного движения в целом.

В определенной мере проблема безопасности дорожного движения транспортных средств разрешается путем внедрения технических устройств, предотвращающих вред или снижающих тяжесть совершенных дорожно-транспортных происшествий, т.е. физически защищающих людей и имущество от источников повышенной опасности (различные средства ограждения или блокировки).

Наряду со средствами физической защиты людей и имущества активная роль при предотвращении дорожно-транспортных происшествий отводится мерам нормативного регулирования отношений участников дорожного движения. Гибкий механизм разрешений и запретов формирует состояние, при котором исключаются опасное пересечение транспортного и пешеходного потоков, непредвиденное ухудшение дорожных условий движения или эксплуатация технически неисправных транспортных средств. Так, пешеходный поток может пересекать проезжую часть дороги, но в определенных местах и при разрешающем сигнале светофора или регулировщика. Технически неисправное транспортное средство может двигаться, но вне сферы дорожного движения (по территории автомастерской). Качество дорожных условий может снижаться, но лишь временно и с обязательным извещением о том водителей. Надлежащее выполнение нормативных предписаний всеми участниками дорожного движения снижает вероятность наступления ДТП и способствует установлению защиты жизни и здоровья человека, имущества.

В первую очередь безопасность дорожного движения зависит от соблюдения установленных правил безопасности водителями транспортных средств. В зависимости от указанного условия находится возможность совместного использования проезжей части дорог, улиц все возрастающим количеством транспортных средств, снижается вероятность столкновений, наездов на препятствия, не возникает, в общем, опасение перед движущимся транспортным средством.

Однако правомерное поведение водителей не исключает целиком и полностью вмешательства в движение транспортных средств опасных обстоятельств. Так, водитель может утратить

контроль над управляемым автомобилем, у которого вышла из строя система управления или торможения. Возникновение подобных неисправностей на высокой скорости создает опасность дорожно-транспортного происшествия, и, в силу этого, на водителей или на иных лиц возлагается ответственность за нарушение правил безопасной эксплуатации транспортных средств. Ответственность за техническую неисправность транспортного средства может быть возложена также на изготовителей его деталей и узлов, лиц, производивших промышленную сборку. Данная ответственность наступает в случае совершения дорожно-транспортного происшествия по причине катализирующего влияния скрытого технического недостатка транспортного средства (например, трещины или раковины в детали крепления колес), допущенного при его изготовлении. Обязанность качественного изготовления, а также содержания транспортных средств в технически исправном состоянии закрепляется соответствующими правилами, нормами, стандартами.

Помимо технического состояния транспортного средства, правила, нормы и стандарты касаются строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства или оборудования. Нормативное регулирование данного вида деятельности обусловлено существованием определенной возможности дорожных условий способствовать совершению дорожно-транспортного происшествия, а в ряде случаев — быть его основной (главной) причиной. Как свидетельствуют данные ГУ ГАИ МВД Украины, в 1997 г. каждое третье дорожно-транспортное происшествие было совершено в дорожных условиях, не соответствующих нормативным требованиям [85, с. 20]. На степени вероятности совершения дорожно-транспортного происшествия отражается соответствие правилам, нормам и стандартам проезжей части, средств регулирования движения, видимости. В зависимости от состояния данных элементов дорожных условий у водителей транспортных средств складывается верное или, напротив, неверное представление о предстоящих изменениях пути, скорости движения и т. п. и, соответственно, имеется или утрачивается возможность полного контроля над движением транспортного средства.

Наибольшую опасность наступления дорожно-транспортного происшествия представляют условия, которые складываются на дороге неожиданно для водителя и требуют значительного,

в два—три раза, снижения скорости движения транспортного средства или полной его остановки. Такими случаями могут быть локальный гололед на проезжей части, необозначенное препятствие в условиях недостаточной видимости, глубокий ухаб и т. п. Подобно скрытому техническому недостатку, некачественные дорожные условия объективно лишают водителя возможности управлять транспортным средством в соответствии с требованиями безопасности движения. В такого рода случаях общественно опасным может и должно быть признано поведение лица, ответственного за соблюдение нормативных требований при строительстве, реконструкции, ремонте или содержании дорожных условий движения транспортных средств. Примечательно то, что точка зрения о возложении ответственности за вред, наступивший по причине выхода технической системы из-под контроля оператора (в нашем случае — водителя), на лиц, обязанных создать необходимые условия для безопасной работы (эксплуатации) технической системы, не является новой. Так, М. С. Гринберг ранее указывал на новое разделение труда — на появление в обществе многочисленных профессий, специально предназначенных для ограждения его от вероятного (случайного) вреда, возникающего при эксплуатации техники [34].

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что дорожное движение представляет собой необходимое благо, важную социальную ценность, общественную потребность. Одновременно с этим дорожное движение содержит в себе опасность — потенциальную возможность причинения вреда жизни и здоровью человека, имуществу, другим благам, и одним из путей реального проявления этой опасности есть несоответствие дорожных условий требованиям правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Вывод о необходимости криминализации нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, совершенное лицом, ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, если это повлекло причинение вреда жизни и здоровью человека, собственности, в определенной мере подтверждается данными социологических опросов. Как верно заметил В. В. Мальцев, «общественно опасное поведение, будучи явлением социальной действительности, затрагивающим жизненно важные интересы общества, еще

на доправовом уровне отражается в указанных предельно широких идеях общественного сознания» [118]. Из 200 опрошенных авторами респондентов 48 % подтвердили неудовлетворительное состояние дорожных условий движения, а 15 % были участниками дорожно-транспортного происшествия, главной причиной которого стали изъяны дорожных условий, в большинстве случаев проезжей части. Следует также указать, что крайне отрицательную оценку состояния условий дорожного движения в Украине в плане обеспеченности безопасности дают зарубежные специалисты, а также граждане Украины, побывавшие за рубежом. В частности, эксперт по транспорту Клеелл Харал (Вашингтон, США) в 1991 г. охарактеризовал дорожную сеть в республиках бывшего СССР как «бездорожье» [46]. Профессор Йован Радош (Чехия), специалист по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, отметил, что в Украине не задумываются о трудностях водителя и отношении к дорожным знакам безалаберное [2, с. 28—29]. Несоответствие отечественных автомобильных дорог мировым правилам, нормам и стандартам отметили около 98 % опрошенных водителей из числа управлявших транспортным средством за рубежом.

О необходимости криминализации нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, если это повлекло причинение вреда жизни и здоровью человека, собственности, свидетельствуют факты безответственного отношения к своим обязанностям отдельных должностных лиц дорожного хозяйства. Так, согласно данным Харьковского областного контрольно-ревизионного управления и Облфинуправления, которые были обнародованы 25 июля 1997 г. на сессии Совета народных депутатов Харьковской области, за шесть месяцев 1997 года общая сумма нецелевого использования средств, предназначенных на содержание автодорог, составила 338 тысяч гривен. В ходе ревизий установлены случаи отвлечения средств на финансовую и спонсорскую помощь, оплату квартир, медицинских услуг и др. [45]. Подобный пример не является единичным. О такого рода нарушениях со стороны некоторых должностных лиц неоднократно отмечалось в журнале ГАИ МВД Украины «Сигнал» [75, с. 17—18; 121, с. 25; 38, с. 24]. При этом нецелевое использование средств, предназначенных на содержание автодорог, происходит на фоне оправдания критического состояния дорожных условий опять же отсутствием денежных

средств [120, с. 2—3]. Со своей стороны, Верховная Рада, Президент и Кабинет Министров Украины принимают все необходимые меры для финансирования нужд дорожного хозяйства на должном уровне. Свидетельством тому, в частности, Закон Украины «Про державний бюджет України на 2000 рік». Согласно Приложению 2 к указанному Закону, поступившие в бюджет отчисления и сборы на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, подлежат направлению на финансирование нужд дорожного хозяйства в размере 100 %, или по плану 489 766,0 тыс. гривень. При этом в текущих перечислениях оплата труда и иные подобные платежи Законом не предусматриваются [142].

Таким образом, характеристика социально-экономических и технических факторов, обуславливающих уголовно-правовую ответственность, позволяет утверждать о необходимости всестороннего обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе путем строительства качественных дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, а также их реконструкции, ремонта и содержания в соответствии с требованиями правил, норм и стандартов. В своей совокупности социально-экономические и технические факторы указывают на наличие стойкого социального интереса к безопасности дорожного движения, подчеркивают важность нормативного обеспечения защиты жизни и здоровья людей, а также собственности в сфере движения транспортных средств и в определенной мере обосновывают целесообразность привлечения к уголовной ответственности лиц, виновных в совершении деяния, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта).

§ 2. Нормативные факторы

В совокупности факторов, обуславливающих уголовно-правовую ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, важное место занимает группа **нормативных факторов**. Посредством характеристики данной группы представляется возможность, с одной стороны, установить соответствие уголовно-правовой нормы системе норм, объединенных единством предмета правового регулирования, а с другой — обозначить, если таковые имеются, возможные пробелы в праве.

Как было установлено в процессе характеристики социально-экономических и технических факторов, в сфере дорожного движения существует опасность причинения вреда жизни и здоровью человека, собственности. Следовательно, в составе группы нормативных факторов исследованию подлежат нормы, закрепляющие право на жизнь и здоровье человека, право собственности, а также нормы, развивающие и дополняющие эти права применительно к сфере дорожного движения.

Квинтэссенцией системы законодательства Украины, его основой и отправной точкой развития является Конституция — Основной Закон государства. «Основной закон, обязывая государство, все его органы действовать на основе законности, обеспечивать охрану правопорядка, интересы общества, права и свободы граждан, устанавливает, по существу, режим законности всей предупредительной деятельности, в том числе и при осуществлении профилактики неосторожных преступлений и иных правонарушений, возникающих во всех сферах и проявлениях общественной жизни» [159, с. 114]. Право на жизнь и на охрану здоровья, право собственности на имущество закреплены, соответственно, в статьях 27, 49 и 41 Конституции Украины. Так, статья 27 Конституции гласит о том, что каждый человек имеет неотъемлемое право на жизнь, статья 49 — право на охрану здоровья, а статья 41 — право владеть, пользоваться и распоряжаться своей собственностью [26].

Установление соответствия уголовно-правовой нормы нормам Конституции имеет принципиальное значение при характеристике социальной обусловленности [141, с. 229] и предполагает соблюдение двух условий. Во-первых, это не противоречие уголовно-правовой новеллы Основному Закону государства и, во-вторых, достаточно полная реализация провозглашенных Законом принципов и положений [14, с. 65; 16, с. 172]. Анализ нормативных факторов социальной обусловленности принятия ст. 215⁵ УК и сохранения данной нормы в Проекте нового Уголовного кодекса (ст. 295) позволяет прийти к выводу о том, что эта статья не находится в противоречии с нормами Конституции и логически дополняет совокупность средств правового регулирования общественных отношений по обеспечению безопасности жизни и здоровья людей в сфере дорожного движения. В силу установленной зависимости реализации обозначенных консти-

туционных прав от существования в УК статьи 215⁵ (ст. 295 Проекта) должно, на наш взгляд, поддержать законодателя и, несмотря на редкое применение в судебной практике, признать данную статью как *необходимую и действенную юридическую гарантию безопасности человека, его жизни и здоровья в сфере дорожного движения*.

В высокой степени согласованности с основными положениями Конституции находятся нормы Закона Украины от 30 июня 1993 г. «О дорожном движении», в котором с целью защиты жизни и здоровья граждан определены правовые и социальные основы дорожного движения. Так, статья 24 этого Закона, в частности, содержит норму, согласно которой «собственники дорог, улиц и железнодорожных переездов, руководящие работники дорожно-эксплуатационных организаций несут ответственность, в том числе и уголовную, если дорожно-транспортное происшествие случилось по их вине» [23]. В данном случае следует обратить внимание на то, что Закон Украины «О дорожном движении» был принят ранее ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) и создал основание для криминализации нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, повлекшего причинение вреда жизни или здоровью человека [141, с. 204—205]. Необходимость признания общественно опасного деяния преступным в ряде случаев также диктуется переменами в общественном сознании и социальной жизни. В связи с этим верно отмечает Н. Ф. Кузнецова, что при беспрецедентном росте, в том числе тяжкой, преступности именно пробельность УК становится ведущей криминогенной детерминантой [98, с. 26—35].

Иными словами, безнаказанность общественно опасного поведения, отсутствие прямого запрета в уголовном законе негативно отражается на мере исполнимости ответственных лиц, создает ложное представление о допустимости соответствующего поведения. «В основе проявления безответственности в сфере права лежит отсутствие или недостаточность правовой регламентации тех или иных общественных отношений», — верно указывает Р. И. Михеев [129, с. 18].

Безусловно, потребность в принятии анализируемой нормы УК была продиктована прогрессивными переменами, которые предварительно нашли свое выражение в регулятивном законодательстве. Положения Закона Украины «О дорожном движении», а также вышеизложенные аргументы ученых подтвержда-

ют необходимость последующего сохранения уголовной ответственности за данное преступление в Проекте нового Уголовного кодекса Украины.

Криминализация нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения (и необходимость сохранения уголовно-правовой нормы), может быть обоснована также с позиций норм Закона Украины от 10 ноября 1994 г. «О транспорте». Данный вывод подкрепляется указанием на ст. 21 этого Закона, согласно которой железнодорожный, морской, речной, автомобильный и авиационный, а также городской электротранспорт, в том числе метрополитен, входят в единую транспортную систему Украины. Дополнение Уголовного кодекса статьей 215⁵ (ст. 295 Проекта) свидетельствует о всестороннем восприятии законодателем особенностей, связанных с движением и эксплуатацией автодорожного транспорта. Выражаясь более точно, следует подчеркнуть, что в уголовном законодательстве Украины безопасность дорожного движения рассматривается также в зависимости от его условий — состояния дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства.

В разделе законодательства, регулирующего общественные отношения по обеспечению жизни и здоровья человека, сохранности имущества, следует также выделить «Положение о службе безопасности дорожного движения министерств, иных центральных органов государственной исполнительной власти, предприятий, их объединений, учреждений и организаций», утвержденное постановлением Кабинета Министров Украины от 5 апреля 1994 г. № 227. Согласно указанному Положению на местах создана служба, предметом деятельности которой есть обеспечение безопасности дорожного движения. В своей деятельности данная служба должна принимать все меры для предотвращения причинения вреда безопасности, жизни и здоровью человека, имуществу. В объеме возможных мер указаны ознакомление работников соответствующего министерства, иного центрального органа государственной власти, предприятий и организаций с актами законодательства, правилами, нормами и стандартами, обеспечивающими безопасность дорожного движения; подготовка проектов законодательных актов по вопросам безопасности дорожного движения; временное закрытие движения на участках, угрожающих безопасности дорожного движения, и другие подобные меры. Создание службы безопасности дорожного движе-

ния еще раз подчеркивает общенациональное значение проблемы опасности причинения вреда жизни и здоровью человека, имуществу в сфере дорожного движения, указывает на необходимость соблюдения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, выделяет один из путей ее реального решения.

К системе норм, регулирующих конституционное право любого человека на жизнь и охрану здоровья во время пребывания в составе пешеходного или транспортного потока, следует, безусловно, отнести правила, нормы и стандарты, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения. В совокупности с нормами Конституции и Законов Украины «О дорожном движении», «О транспорте», иных подзаконных актов указанные правила, нормы и стандарты детально описывают поведение людей при выполнении работ по строительству, реконструкции, ремонту или содержанию дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства. Подробное изложение порядка занятия тем или иным видом дорожных работ нацелено на создание в сфере дорожного движения режима необходимой и достаточной защиты человека, его жизни и здоровья, имущества от возможного вреда. Особое значение указанных норм (правил, стандартов) заключается в формировании принципиально нового взгляда на проблему безопасности дорожного движения, всестороннего рассмотрения причин дорожно-транспортных происшествий и указании на опасное (несоответствующее правилу, норме, стандарту) состояние дорожных условий движения как на одну из возможных причин их совершения.

Реальное бытие отклоняющегося, девиантного поведения в сфере деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения требует принятия предупредительных и охранительных мер. Исходя из данного требования, действующим законодательством предусмотрена административная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, допущенное лицом, ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства (ст. 140 КоАП Украины). Статьей 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) предусмотрена уголовная ответственность за аналогичное нарушение, повлекшее вред жизни и здоровью человека, как представляющее значительно большую общественную опасность.

При таком положении в законодательстве нормы позитивного регулирования дополняются мерами административного и уголовного принуждения и, в совокупности, образуют систему воздействия на субъект, направленной на организацию его деятельности в рамках правил, норм, стандартов, закрепляющих общественный интерес в безопасности дорожного движения [141, с. 122].

Немаловажную роль в процессе криминализации играет такой нормативный фактор, как обязательства, принятые Украиной перед международным сообществом. Так, в частности, Законом Украины от 17 июля 1997 г. «О ратификации Конвенции о защите прав и основных свобод человека 1950 года, Первого протокола и протоколов 2, 4, 7 и 11 к Конвенции» провозглашена законодательная защита на всей территории государства жизни человека. Кроме этого, в постановлении Кабинета Министров Украины от 19 марта 1997 г. № 244 «О мерах по поэтапному внедрению в Украине требований директив Европейского Союза, санитарных, экологических, ветеринарных, фитосанитарных норм, международных и европейских стандартов» провозглашены цели скорейшего вступления Украины во Всемирную организацию торговли, реализации положений Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между Украиной и Европейским Союзом, повышения качества и конкурентоспособности украинской продукции. В свете реализации поставленных целей определяются сферы и отрасли общественного производства, для которых повышение нормативных требований к качеству продукции и достижение ее фактического соответствия является первоочередной задачей. Среди таковых указан и транспорт [60]. В дополнение к вышеприведенным нормативным актам следует указать и на Постановление Кабинета Министров Украины от 30 октября 1996 г. № 1324 «О создании в Украине транспортных коридоров и вхождении их в международную транспортную систему» (с последующими изменениями и дополнениями). В Постановлении, в частности, провозглашается цель ускорения комплексного развития единой транспортной системы Украины и ее вхождения в международную транспортную систему. Создание транспортных коридоров, в свою очередь, объявлено приоритетным общегосударственным направлением развития дорожно-транспортного комплекса. Среди прочих путей сообщения упомянуты автомобильные транспортные коридоры [59]. Статья

215⁵ УК (ст. 295 Проекта) по своему содержанию нацелена на защиту жизни и здоровья человека, собственности посредством обеспечения соответствия дорог, улиц, железнодорожных перевозов, иного дорожного обустройства правилам, нормам и стандартам, в силу чего полностью соответствует требованиям Конвенции 1950 года, общегосударственной задаче повышения качества украинской продукции и услуг, обеспечивает реализацию общенациональных государственных программ. «Каждая отдельная норма Особенной части уголовного закона должна находиться в отношении содержательного и логического непротиворечия не только с иными уголовно-правовыми нормами, но и с установлениями любой другой отрасли права, а также с положениями международных обязательств, принятых на себя государством» [141, с. 228].

Соответствие нормы ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) нормам Конституции и иным, входящим в систему правового регулирования безопасности дорожного движения нормам, не является и не должно быть буквальным. Будучи компонентом определенной правовой системы, норма уголовного закона выступает юридической гарантией всесторонней реализации конституционного права и должна, во-первых, блокировать нарушение норм права, объединенных единством предмета регулирования, и, во-вторых, содержать меру ответственности на случай нарушения. Кроме того, законодатель, устанавливая запрет и закрепляя его нормой Особенной части уголовного закона, должен восполнить пробел в праве и не посягнуть при этом на приоритет уже существующих уголовно-правовых норм, не дублировать их и не вступать в противоречие. Полагаем, что ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) данным требованиям отвечает полностью.

Привлечение к уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, повлекшее причинение вреда наиболее значимым охраняемым ценностям, представляется справедливым также с точки зрения норм налогового законодательства и Государственного бюджета Украины. Ежегодно предприятия, учреждения, организации Украины, индивидуальные владельцы транспортных средств производят отчисления в местный и государственный бюджеты в виде различных налогов и сборов. Расходование поступивших средств производится согласно установленному порядку [151], который нацелен на удовлетворение об-

ественных нужд в безопасности, комфорте и удобстве движения транспорта. Водители транспортных средств — плательщики налогов и сборов на содержание дорожной сети — испытывают справедливое недовольство по причине невыполнения получателями денежных средств своих обязательств. Некачественное состояние дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, наблюдаемое из года в год и из года в год оплачиваемое, негативно отражается на желании водителей соблюдать требования правил дорожного движения.

Признание необходимости принятия ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) не лишает, однако, права на возражения в части ее редакции. Обращение к содержанию статьи 3 Конституции позволяет указать на возможность и целесообразность дополнения ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) ответственностью за создание реальной опасности причинения вреда жизни и здоровью человека. Считаем, что данное предложение позволит на практике более точно отразить смысл и цель ст. 3 Конституции, провозглашающей наивысшей социальной ценностью жизнь, здоровье и безопасность человека [26].

Представляется также уместным предложение вернуться к рассмотрению вопроса о допустимости привлечения к уголовной ответственности за нарушение правил движения или эксплуатации автодорожного транспорта в зависимости от размера причиненного имущественного ущерба. Подобное положение в уголовном законе существовало ранее (до 1982 г.), и мы, в свете ст. 41 Конституции Украины, считаем правомерным привлечение к уголовной ответственности за нарушение соответствующих требований безопасности, повлекшее имущественный ущерб.

Вышеизложенная характеристика нормативно-правовых факторов, обуславливающих уголовно-правовую ответственность, позволяет утверждать о наличии у лиц, пребывающих в сфере дорожного движения, права на всестороннюю защиту жизни и здоровья, а также собственности от опасности причинения вреда. Указанное право основано на нормах Конституции Украины, Закона Украины «О дорожном движении», подзаконных нормативных актах, издаваемых в развитие конституционных норм и данного Закона, нормах налогового законодательства, нормах, закрепленных в Уголовном кодексе, а также в иных нормативных актах. В системе норм, объединенных единством предмета регулирования — общественных отношений по обеспечению бе-

зопасности дорожного движения, защиты законных прав и интересов его участников, норме статьи 215⁵ УК (статьи 295 Проекта) отводятся функции охраны данных общественных отношений, а также их регулирования путем установления уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

§ 3. Криминологические факторы

Необходимость криминализации нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, если это повлекло смерть человека или причинение вреда его здоровью, обусловлена также рядом **криминологических факторов**. Среди таковых следует особое внимание обратить на общественную опасность данного преступления, в том числе на его распространенность, тяжесть последствий, а равно на распространенность нарушений правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, которые не повлекли общественно опасные последствия [82, с. 36—37].

В группе криминологических факторов, обуславливающих установление уголовно-правового запрета на нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, первостепенное значение отводится *общественной опасности*. Сущность данного признака преступления заключается в том, что противоправное деяние причиняет вред охраняемым уголовным законом общественным отношениям или же содержит в себе реальную угрозу причинения им вреда [11, с. 72; 90, с. 45—46]. При этом преступление посягает на такие общественные отношения, которые жизненно необходимы для нормального функционирования общества, имеют достаточно высокую социальную ценность. Чем выше социальная ценность общественного отношения, тем опаснее деяние, причиняющее ему ущерб. В этом соотношении проявляется социальное свойство опасности. Поскольку общественная опасность является социальной характеристикой антиобщественного деяния в целом [101, т. 2, с. 131], постольку исследовать характер и степень данного фактора дорожного движения следует исходя из анализа объективных и субъективных признаков состава преступления в их совокупности.

Важное значение при оценке характера и степени общественной опасности преступления имеют его объект и объективная

сторона, а точнее — социальная ценность общественных отношений, которые претерпевают ущерб, а также характер и размер причиненного им вреда [11, с. 72—73].

Определяющим положительным качеством (свойством) общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения является, на наш взгляд, создание (или фактическая направленность на создание) в среде движения автодорожных транспортных средств состояния, при котором отсутствует (снижается) угроза причинения вреда жизни и здоровью человека, другим социальным благам. Наличие указанного состояния отвечает потребностям в безопасности как участников дорожного движения, так и лиц, пребывающих в непосредственной близости от его сферы. Широкая распространенность дорожного движения и относительно высокая степень его вовлеченности в общественную жизнь и общественное производство позволяют говорить о потребности в безопасности дорожного движения как о социальной и, более того, находящейся на достаточно высоком уровне в иерархии потребностей человека. Ценность общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения в том и заключается, что посредством их надлежащего функционирования создается определенный продукт — состояние безопасности, удовлетворяющий социальную потребность в сохранении жизни и здоровья, других благ (например, имущества) в сфере движения автодорожных транспортных средств от опасности причинения вреда. Посягательство на указанные общественные отношения влечет разрушение состояния безопасности и возникновение в сфере дорожного движения угрозы причинения вреда жизни и здоровью человека, другим благам. Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, наряду с другими дорожно-транспортными преступлениями (предусмотренными ст. ст. 215, 215², 215⁴ УК или ст. ст. 293, 294 Проекта), также обладает способностью разрушающего воздействия на состояние безопасности, в силу чего трудовым, гражданским, административным и уголовным законодательством предусмотрена ответственность за совершение данного деяния. При этом основным критерием при определении общественной опасности нарушения и, соответственно, выборе вида ответственности за совершенное деяние являются физические свойства последствий нарушения, а точнее, их тяжесть. Следует отметить, что тяжесть последствий деяния некоторыми учеными рассматривается в качестве одного из решаю-

щих критериев криминализации, что заслуживает, на наш взгляд, поддержки и одобрения — «при решении вопроса о криминализации деяний уравнилительный аспект справедливости выражается прежде всего в их общественно опасных последствиях — едином объективном основании криминализации. <...> Если причиняемый деянием ущерб превосходит издержки криминализации, а его предотвращение (конечно, сообразуясь с требованием гуманизма) не уголовно-правовыми средствами не эффективно, то криминализация возможна» [118, с. 99].

С точки зрения криминологических факторов, обуславливающих криминализацию нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, необходимо охарактеризовать также такие свойства последствий, как: 1) многообъектность; 2) неустранимость вреда; 3) тяжесть реального ущерба [14, с. 52]. Прежде всего, нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, влечет разрушение состояния, при котором отсутствует угроза причинения вреда жизни и здоровью человека в сфере дорожного движения. Сопряженным с данным видом последствий, однако выходящим за пределы понятия общей угрозы и признаваемым в силу этого общественно опасным является реальное переживание человеком опасности смерти или утраты здоровья. Последствиями следующего, более опасного уровня, является смерть одного или нескольких человек, телесные повреждения различной степени тяжести, а зачастую, как свидетельствует практика, и имущественный ущерб.

Таким образом, анализируемое нарушение причиняет (содержит реальную возможность причинить) ущерб различным общественным отношениям, т.е. является *многообъектным*, и в совокупности объектов, претерпевающих в большей или меньшей степени ущерб в случаях его совершения, следует выделить: безопасность дорожного движения, жизнь и здоровье человека, а также собственность. Однако установление системы общественных отношений, претерпевающей ущерб от преступного деяния, указывает на характер общественной опасности конкретного преступления, но не позволяет с полной уверенностью судить о степени общественной опасности последнего [90, с. 46].

Количественный показатель общественной опасности (т.е. степень) определяется неустранимостью причиненного вреда и его тяжестью [90, с. 46]. Применение данных критериев к последствиям каждого уровня позволяет установить, что из назван-

ных лишь некоторые являются общественно опасными. Так, разрушенное состояние отсутствия угрозы, т.е. возникшую опасность в сфере дорожного движения, можно устранить проведением дополнительных строительных, реконструкционных или ремонтных работ или работ по содержанию дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства. Подобным образом, путем определенного отвлечения денежных ресурсов и дополнительных временных затрат устраняется имущественный ущерб (за исключением большого) или легкие телесные повреждения. Напротив, в случае причинения телесных повреждений средней тяжести, тяжких телесных повреждений, смерти одного или нескольких человек вред представляется полностью неустранимым или устранимым частично. Жизнь человека невозвратима, как и его здоровье, в случае стойкой утраты трудоспособности. Причинение смерти нами признается неустранимым вредом, а стойкая утрата трудоспособности — устранимым частично. Как устранимый частично мы расцениваем также и длительное (свыше 21 дня) расстройство здоровья или имущественный ущерб в крупном размере. Причинение последнего влечет нарушение нормальной работы предприятия, учреждения, организации, независимо от форм собственности или указывает на существовавшую реальную опасность для жизни человека, вред которой не причинен по счастливой случайности.

Полагаем, что последствия, являющиеся полностью неустраняемыми или устранимыми частично (в том числе имущественный ущерб в крупном размере), относятся к общественно опасным и обосновывают, на наш взгляд, криминализацию нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. В отношении же последствий, для устранения которых требуется только проведение дополнительных дорожных работ (например, выравнивание дорожного полотна), отметим, что таковые не являются в той степени общественно опасными, чтобы ставить вопрос об их криминализации. Далее, полагая, что не являются достаточно опасными последствия в виде легких телесных повреждений, наступление которых обусловлено нарушением специальных требований безопасности, можно сделать вывод о том, что данные последствия следует декриминализовать, исключив уголовную ответственность за их неосторожное причинение. При наступлении такого рода последствий достаточно мер административного или гражданского реагирования.

Одновременно с теоретическим обоснованием криминализации рассматриваемого деяния следует признать, что судебная практика применения ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) в настоящее время не обладает достаточными материалами, анализ которых позволил бы оценить в полной мере тяжесть последствий нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Например, за четыре года, истекших с момента криминализации данного вида нарушения требований безопасности*, в Украине завершено судопроизводством два уголовных дела, по которым осуждено два человека. Основанием для вынесения обвинительных приговоров стала виновность подсудимых в причинении телесных повреждений средней тяжести [5] и, в другом случае, смерти человека [6]. Однако, как верно отмечает В.Н. Кудрявцев, «практика привлечения к уголовной ответственности может подчас не соответствовать тем объективным возможностям, которые ей предоставляет уголовный закон; в этом случае вряд ли можно говорить о неэффективности закона» [96, с. 40]. В связи с этим полагаем, что официальные данные, представленные Управлением обобщения судебной практики и анализа судебной статистики Верховного Суда Украины, следует дополнить сведениями, поступающими из министерств и ведомств, деятельность которых непосредственно связана с проблемами обеспечения безопасности дорожного движения.

По данным отдела Главного управления ГАИ МВД Украины, ежегодно в стране совершаются тысячи дорожно-транспортных происшествий, причиной которых или условиями было не соответствующее требованиям правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, состояние дорожных условий движения: дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства. В частности, в 1993 г. из 40759 аварий 8 тысяч аварий на дорогах были связаны с опасными дорожными условиями движения [88, с. 11]. За первое полугодие 1994 г. количество таких аварий достигло 6 тысяч [87, с. 4, 18]. В 1995 г. по той же причине было совершено свыше 6 тысяч дорожно-транспортных происшествий [86, с. 20]. В 1996 году их количество составило 6419 [84, с. 30]. В 1997 г. — более 6 тысяч на дорогах и свыше 13 тысяч — на улицах городов [85, с. 20]. Количество дорожно-транспортных происшествий, которые повлекли указанные общественно опасные последствия и причиной кото-

* Рассматривается период с января 1994 г. по июнь 1998 г.

рых было нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, безусловно, меньше. О некоторых из них было отмечено в прессе [119, с. 4; 20, с. 28; 64, с. 20]. Встречаются подобные дорожно-транспортные происшествия и за рубежом. По мнению французского ученого Кристиана Жирондо, во Франции ежегодно, по причине некачественного состояния дорожных условий (в частности, отсутствия ограждений и близкого расположения от проезжей части препятствий) погибают по меньшей мере 1200 участников дорожного движения [92, с. 36]. Примером опасности дорожного движения, связанной с состоянием дорожных условий, может послужить столкновение грузового и легкового автомобилей в штате Флорида (США), фактические обстоятельства которого освещены в газете «Штурман». Так, трое молодых людей, употребив спиртные напитки, отправились на автомобильную прогулку. Двигаясь по дороге, они поломали около 20 дорожных знаков, одним из которых был знак «Stop» перед перекрестком. По причине отсутствия знака, запрещающего проезд перекрестка без остановки, произошло столкновение транспортных средств, в результате которого погибли три человека. Вина за их смерть полностью возложена на дорожных хулиганов [160]. Здесь следует указать, что на дорогах Украины недостает 53 тысячи дорожных знаков [65, с. 18] и подобное состояние чревато возможностью наступления не менее тяжких общественно опасных последствий.

Наряду с массовостью дорожно-транспортных происшествий существенным является мнение специалистов в области безопасности дорожного движения, согласно которому главной причиной минимум 8 % происшествий является несоответствие требованиям правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства [51, с. 55]. Определение общего количества дорожно-транспортных происшествий, произошедших в опасных дорожных условиях, и процентного отношения происшествий, в которых причиной является именно нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, позволяет сделать вывод о предположительном количестве погибших и раненых в результате совершения деяния, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) (табл.).

Приведенный расчет возможного количества людей, погибших и раненых в результате совершения дорожно-транспортных происшествий, хотя и с некоторой долей условности, позволяет

Период регистрации ДТП, связанных с некачественным состоянием дорожных условий движения транспортных средств	Общее количество потерпевших, зарегистрированное в результате дорожно-транспортных происшествий		8 % от общего количества	
	Погибших	Раненых	Погибших	Раненых
1993 г.	1650	ок. 9000	132	ок. 720
1994 г.	1087	6900	ок. 86	552
1995 г.	1720	7295	ок. 137	ок. 583
1996 г.	1616	7646	ок. 129	ок. 611
I квартал 1999 г.	791	5800	ок. 63	464

сделать категорический вывод о тяжести преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Полагаем, что предусмотренные уголовным законом последствия нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, являются тяжкими.

На степени общественной опасности нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, отражается также и отношение виновного лица к деянию и наступившим последствиям. Значение данного субъективного признака является весьма существенным, поскольку в зависимости от формы вины по отношению к наступившим последствиям (умысел или неосторожность) деяние квалифицируется как преступление против личности (глава III УК или раздел II Проекта) или против безопасности дорожного движения (глава X УК или раздел XI Проекта). Рассматриваемое преступление признается в целом неосторожным, что в определенной мере снижает степень общественной опасности деяния и лица, виновного в его совершении. Ненадлежащая внимательность, неосмотрительность или халатность лежат в основе субъективных причин наступления общественно опасных последствий: гибели одного или нескольких человек, тяжких телесных повреждений или телесных повреждений средней тяжести. Опасность исследуемого неосторожного преступления обусловлена и тем, что виновное лицо действует в пределах социальной среды, производит с на-

рушением (-ями) дорожные условия движения и предлагает их к использованию при движении транспортных средств в качестве компонента безопасности. Тем самым снижается уровень подконтрольности процесса управления транспортным средством.

Приведенная выше характеристика тяжести преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), которая была основана на данных Главного управления ГАИ МВД Украины, позволяет также указать на распространенность нарушений — одно из оснований криминализации. «Степень распространенности деяний, достаточная для установления уголовной ответственности за их совершение, находится в прямой зависимости от характера и степени их общественной опасности. <...> При небольшой степени общественной опасности деяний их распространенность при решении вопроса о введении уголовной ответственности приобретает большое значение» [192, с. 71].

Положению дел на дорогах Украины соответствует опасное состояние дорог по Харьковской области. Согласно итоговым данным отдела ГАИ ХГУ МВД Украины, в Харьковской области только за три летних месяца 1997 г. в ходе проверок было выявлено свыше 700 нарушений правил содержания железнодорожных переездов, среди которых отсутствие предупреждающих знаков составили 50 %, неудовлетворительное состояние настила над ж/д полотном — 29 %, отсутствие нормативной видимости (от 150 до 400 м, в зависимости от скорости приближающегося поезда [48, с. 6—7]) — 27 %, отсутствие пешеходных дорожек — 16 % [167]. В первом полугодии 1997 года в Харьковской области было зарегистрировано 114 дорожно-транспортных происшествий, имевших место по причине неудовлетворительного содержания дорог [186]. За I квартал 1998 г. в г. Харькове и Харьковской области на участках улиц автомобильных дорог, где дорожные условия не соответствовали требованиям безопасности движения, произошло 217 дорожно-транспортных происшествий, или 53,9 % от их общего количества [168].

Выявленные нарушения не остались без ответных мер реагирования. В г. Харькове за 1997 г. было составлено около 900 протоколов о привлечении к административной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, в части содержания городских дорог и улиц; ответственным лицам было направлено свыше 1500 предписаний об устранении нарушений [134].

Соглашаясь в целом с мнением М. И. Ковалева о том, что нельзя объявлять уголовно наказуемыми действия, которые хотя и представляют собой общественную опасность, но с которыми можно эффективно бороться иными социальными мерами правового и морального характера [73, с. 9], подчеркиваем — мер гражданско- и административно-правового воздействия на нарушителей правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, недостаточно. Приведенные данные, в совокупности с вышеизложенными аргументами, обуславливают необходимость применения более строгих, а именно уголовно-правовых мер к нарушениям, которые влекут общественно опасные последствия.

Вышеизложенная характеристика криминологических факторов позволяет утверждать следующее:

1) основным криминологическим фактором, обосновывающим установление и сохранение уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, является общественная опасность. На характер и степень данного признака, применительно к преступлению, предусмотренному нормой ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), влияют: социальная ценность охраняемых общественных отношений; социальные и физические свойства последствий нарушения (многообъектность последствий, их тяжесть и неустранимость); содержание вины;

2) обязательным условием обоснования установления и сохранения уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, является оценка характера и объема ущерба, причиняемого обществу в результате дорожно-транспортных происшествий, что охватывает физический вред и имущественный ущерб. Уголовному преследованию подлежит физический вред здоровью в виде телесных повреждений средней тяжести и более тяжкий, в том числе смерти человека, а также должен подлежать и имущественный ущерб определенного размера;

3) нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, являются распространенными, что повышает общий показатель вероятности наступления общественно опасных последствий и, с другой стороны, требует не только сохранения уголовной ответственности, но и ее усиления (в частности, за причинение имущественного ущерба в крупном размере).

ОБЪЕКТ ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ, НОРМ И СТАНДАРТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Характеристика факторов социальной обусловленности установления и сохранения уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, позволяет судить об общественной опасности данного преступления, не затрагивая, в сущности, иной важный и взаимосвязанный с общественной опасностью признак преступления — *противоправность*. О наличии таковой в поведении лиц, виновных в нарушении правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, можно утверждать только при условии констатации всех элементов состава преступления (ст. 3 УК или ст. 2 Проекта). С учетом этого требования последующая часть нашей работы посвящается уголовно-правовому анализу элементов состава преступления, предусмотренного ст. 215³ УК (ст. 295 Проекта), который, подобно любому иному составу, включает объект, объективную сторону, субъект и субъективную сторону.

Установление и анализ содержания объекта позволяют дать ответ на ряд вопросов, касающихся сущности охраняемого блага, лиц, непосредственно заинтересованных в его охране, или предметного содержания социальной связи между заинтересованными лицами. В ряде случаев характеристика объекта преступления также способствует уточнению пределов действия уголовно-правовой нормы, разграничению преступного от непроступного в поведении ответственного лица, более верной квалификации совершенного деяния и его последствий. Исследование объекта преступления проводится в системе вертикальной и горизонтальной классификаций, с учетом положений материалистической диалектики об общем, особенном и единичном.

В теории уголовного права общепризнано, что объектом любого преступления являются общественные отношения. Это «отношения между людьми, которые существуют в обществе и урегулированы разнообразными социальными нормами» [8, с. 30]. Объем общественных отношений, составляющих категорию объекта преступления, строго определен, и в него входят только те, которые находятся под охраной уголовного закона. Подобное решение вопроса об объекте преступления в настоящее время принято большинством ученых-криминалистов [66, с. 4; 161, с. 29; 175, с. 14; 10, с. 17; 81, с. 34; 123, с. 12]*.

По своей направленности нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, представляет деяние, которое способно повлечь существенный вред общественным интересам, создать опасность в системе дорожного движения, вызвать телесные повреждения, гибель одного или нескольких участников дорожного движения, уничтожение или значительное повреждение транспортных средств, иного имущества. Причинение подобных последствий направлено против объективно обусловленных потребностей общества в поддержании безопасного состояния в сфере дорожного движения. По этой причине ответственность за совершение указанного деяния предусматривается уголовным законом. Таким образом, **общим объектом** преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), как и других преступлений, являются охраняемые уголовным законом общественные отношения.

Для более точной характеристики рассматриваемого деяния, определения его степени общественной опасности, места в системе других преступлений важно установить его родовой объект — «определенный круг тождественных или однородных взаимосвязанных общественных отношений, являющихся составной частью общего объекта» [8, с. 31].

* Необходимо отметить, что в теории уголовного права существуют и другие взгляды по вопросу об объекте преступления. В частности, некоторые исследователи под объектом посягательства (правонарушения, преступления) признают правовой или общественный интерес. Не возражая против использования в уголовном праве категории «интерес», заметим, однако, что это понятие отражает предметную сущность явления, по поводу или в связи с которой формируются общественные отношения [13, с. 149].

По действующему уголовному законодательству нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, относится к преступлениям против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья (Глава X УК Украины). По вопросу родового объекта преступлений данной главы в теории уголовного права высказано несколько точек зрения. Одни авторы полагают, что эти преступления посягают на единый родовый объект и что их объединяет свойство причинять вред «общественной безопасности, общественному порядку и народному здоровью» [189, с. 383; 50, с. 8]. По мнению других авторов, указанная глава УК объединяет преступления, которые имеют разные родовые объекты. «Нет никаких оснований, — пишет В. П. Тихий, — говорить о едином родовом объекте преступлений, входящих в главу X УК» [184, с. 16—17]. Единство в принципиальном подходе, в части установления нескольких родовых объектов и необходимости в связи с этим пересмотра содержания главы X УК, тем не менее не сохраняется при определении количества родовых объектов, по признакам которых эту главу следует разделить. Ряд ученых-криминалистов предлагает разделить главу X УК на две большие группы преступлений, имеющих свои родовые объекты. Первая из них — «посягательства против здоровья населения», вторая — «посягательства на общественную безопасность и общественный порядок в целом» и «посягательства на общественную безопасность и общественный порядок в определенной сфере деятельности» [72, с. 28—29]. Однако большинство авторов считают целесообразным дифференцировать преступления данной главы на три самостоятельные группы, каждая из которых имеет свой родовый объект: «общественную безопасность», «общественный порядок» и «народное здоровье» [158, с. 5; 101, т. 4, с. 306—308]. Имеются и другие суждения. Так, профессор П. С. Матышевский считает, что данная глава предусматривает ответственность за совершение преступлений против «условий <...> общежития, обеспечивающих нормальную работу, отдых и безопасность здоровья людей» [122, с. 10]. Он предлагает разделить указанные преступления на четыре группы: «преступления, нарушающие правила общей безопасности», «преступления, нарушающие правила специальной безопасности»; «преступления против общественного порядка» и «преступления против здоровья населения» [122, с. 11—14]. Соглашаясь в целом с таким подходом,

считаем возможным в дополнение отметить, что понятиям, использованным в названии главы X УК, свойственна определенная семантическая самостоятельность, следовательно, они не могут и не должны отождествляться. Более того, полагаем, что законодатель, при определении родового объекта главы X УК, не выдержал общих требований об объединении в ней только однородных преступлений. Связь между явлениями «общественная безопасность», «общественный порядок» и «народное здоровье» не есть неразрывной. Преступления, направленные против каждого из обозначенных общественных отношений, образуют *самостоятельные однородные группы*.

Определенного внимания заслуживает устоявшаяся точка зрения, согласно которой главу X УК следует разделить на четыре самостоятельные группы и среди них предусмотреть главу, в которой были бы сгруппированы нормы, устанавливающие ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта [188, с. 490—502]. Так, Б. А. Куринов считал возможным отнести к числу таких преступлений «общественно опасные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта» [100, с. 10]. При этом родовым объектом данной группы преступлений, по его мнению, должна охватываться не только безопасность движения и эксплуатации автотранспортных средств, но и «нормальная, безопасная работа железнодорожного, водного, воздушного транспорта» [100, с. 11].

Особую роль норм уголовного закона, устанавливающих ответственность за нарушение нормальной работы транспорта, также отмечал Н. С. Алексеев. Следуя его определению, родовым объектом транспортных преступлений необходимо считать правильную деятельность транспорта [1, с. 23]. Анализируя родовой объект преступлений, предусмотренных главой X УК, и придя к выводу о том, что таковой не един, В. П. Тихий справедливо отмечает, что железнодорожный, водный, воздушный и автомобильный транспорт функционирует как целостная система, требует дальнейшего взаимосвязанного развития всех его подсистем, усовершенствования экономических и правовых оснований их функционирования, все более согласованного, тесного взаимодействия на базе совершенных технических средств и передовых технологий [184, с. 20; 182, с. 129]. В. И. Касынюк также считает, что транспортные преступления имеют много общих признаков и

поэтому их целесообразно рассматривать как однородную, относительно самостоятельную группу посягательств на общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Транспортными преступлениями, по его мнению, следует признать те предусмотренные уголовным законом общественно опасные, виновные деяния (действия или бездействие), которые посягают на безопасную работу транспорта в сфере его движения и эксплуатации [67, с. 3—4], а их родовым объектом — отношения, обеспечивающие содержание технических систем транспорта в безопасном состоянии.

Особый интерес в вопросе определения родового объекта вызывает позиция М. С. Гринберга, согласно которой надлежит выделить в самостоятельную группу преступления против общественной безопасности, угрожающие обществу вследствие недостаточной подконтрольности технических средств и технических систем [35, с. 22]. Такой вывод обусловлен тем, что понятие «общественная безопасность» имеет несколько аспектов, из которых, по мнению автора, целесообразно использовать тот, который «характеризуется уровнем сложившейся защиты от природных и технических опасностей, а точнее, развитием общественных отношений, обеспечивающих поддержку режима безопасности в сфере взаимодействия человека и техники» [35, с. 25—26].

Представляется, что попытка практического воплощения идеи о выделении в Уголовном кодексе главы «Преступления в области использования техники» не может иметь успеха и в силу ряда причин останется интересной, но чисто теоретической разработкой. Во-первых, и главным образом потому, что в настоящее время практически не существует общественных связей, в той или иной степени не сопряженных с отношениями по использованию техники и технических систем, что верно отмечено В. П. Тихим [184, с. 19] и признается самим автором [37, с. 6—7]. Во-вторых, термин «техника» имеет несколько значений-омонимов и требует дальнейшего уточнения (механизмы, приборы, устройства; порядок и набор приемов по выполнению той или иной операции). Во избежание недоразумений М. С. Гринберг в своих доводах приводит определение понятия «техника», данное философом Г. Н. Волковым: «Техника — это система искусственных органов деятельности общественного человека, что развивается посредством исторического опредмечивания в природ-

ном материале трудовых функций, навыков, опыта и знаний путем познания и использования сил и закономерностей природы» [193, с. 227]. Надо заметить, что телевидение и радиовещание, к примеру, также являются искусственными органами деятельности общественного человека. Как средства массовой информации они могут негативно влиять на общество, а значит являются общественно опасными (путем незаконной рекламы табачных изделий, например, или пропаганды культа насилия). При этом они как разновидность технической системы подпадают под определение понятия источника повышенной опасности, приведенного М. С. Гринбергом: «... источник повышенной опасности не вещь сама по себе (средство транспорта, оружие и т.п.), а деятельность по использованию этой вещи. Соответственно, источник повышенной опасности появляется там и тогда, где и когда, во-первых, появляется определенная вещь, во-вторых, эта вещь используется и, в-третьих, используется в условиях, чреватых опасностью для определенного круга людей» [37, с. 22]. Поэтому использование средств теле- и радиовещания в Украине производится при условии соблюдения определенных правил, которые учитывают потребности общества в безопасности средств массовой информации. Но нарушение в сфере телевидения может влечь уголовную ответственность за преступления против чести и достоинства личности (например за клевету или оскорбление) наравне с преступлениями против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья (хулиганство; ввоз, изготовление, сбыт и распространение порнографических предметов; ввоз, изготовление, сбыт и распространение предметов, пропагандирующих культ насилия и жестокости). Таким образом, очевидно, что нет веских оснований для выделения родового объекта преступлений в сфере взаимодействия человека и техники. По своему содержанию предлагаемое определение выглядит неопределенным (размытым). Не позволяет разрешить вопрос об объединении группы технических преступлений в самостоятельную главу и мнение автора о начальном свойстве источника повышенной опасности — неуравновешенности, что определяет два иных его свойства: мощность, которая непосредственно следует из его неуравновешенности, и сложность как комплекс вещей и явлений, противостоящих такой неуравновешенности, а также и то, что исходной от мощности является способность источника повышенной опасности

причинять тяжелый вред, а исходной его сложности — его неполная (относительная) надежность [37, с. 23]. Здесь сразу же возможны различные вопросы, опровергающие позицию автора, например, имеются ли основания для признания телекоммуникационной сети мощной, а в равной мере, также сложной технической системой? Имеются, их более, чем достаточно. Конечно, если М. С. Гринберг имеет в виду опасность только для физической целостности человека, возражения с наведением теле- и радиосети в качестве примера источника повышенной опасности могут быть сняты, но в настоящее время психическое здоровье (нормальное состояние) человека ценится не менее высоко, чем физическое, — оно должно защищаться в равной степени от проявлений различных свойств источника повышенной опасности*. Таким образом, при характеристике преступлений в области, связанной с использованием источников повышенной опасности, следует, на наш взгляд, брать за основу общественные отношения безопасности, характер которых зависит от особенностей опасности.

По существу замечаний в части невозможности выделения в УК самостоятельной главы «Преступления в области использования техники» необходимо также оговориться, что в данном случае речь идет не столько об объеме или о содержании родового объекта, сколько о структуре УК, о возможности классификации преступлений по общему, родовому (видовому) и непосредственному объектам. Подобная оговорка имеет право на существование в силу признания М. С. Гринбергом целесообразности выделения в самостоятельную группу (вид, род) транспортных преступлений как составляющую множество технических преступлений [37, с. 118—122]. Так как дискуссия по поводу структуры Уголовного кодекса выходит за рамки настоящего исследования, считаем возможным обратить внимание на другие, безусловно положительные решения М. С. Гринберга.

На наш взгляд, главным достижением автора представляется подробный анализ понятия источника повышенной опасности, приведенный выше. Особое внимание следует обратить на *признание им источником повышенной опасности не предмета самого по себе (средство транспорта, оружие и пр.), а деятельности по*

* О непредсказуемых последствиях отрицательного влияния средств массовой информации см. также: Тер-Акопов А.А. О правовых аспектах активности и психологической безопасности человека [178, с. 95].

использованию этого предмета. Подобную точку зрения высказывают и другие ученые-криминалисты [126, с. 188; 182, с. 128]. Далее, М. С. Гринберг отмечает, что «предметная» часть источника повышенной опасности представляет собой неустойчивую физическую систему, состоящую из неуравновешенных друг с другом частей, а деятельность по ее использованию — понуждение частей такой системы к выполнению определенной работы при их движении к состоянию взаимного равновесия или к состоянию устойчивости системы в целом. В итоговой части определения признаков и свойств источника повышенной опасности автор указывает на необходимость применения в процессе его использования комплекса предметов и явлений, противостоящих неустойчивости источника повышенной опасности (различных ограждений, блокирующих устройств, систем дублирования и пр.) [37, с. 22—23]. Анализируя условия деятельности по использованию определенного предмета, обладающего способностью причинения тяжкого вреда, М. С. Гринберг замечает, что мощность и сложность определяют и характер отношений, в пределах и посредством которых он может применяться, и уровень требований, предъявляемым к лицам, управляющим таковым, а равно уровень действий, опосредующих это управление [37, с. 24]. Из этого он делает вывод о том, что возможность вредного (поражающего) воздействия источника повышенной опасности нейтрализуется (устраняется) посредством (1) указания на свойство отдельных предметов причинять тяжкий вред, (2) установления соответствующих отношений в части определения порядка деятельности по использованию таких предметов и (3) создания (поддержания в требуемом состоянии) условий такой деятельности.

Признание М. С. Гринбергом целесообразности выделения в самостоятельную группу УК транспортных преступлений позволяет в полной мере использовать данное им определение источника повышенной опасности при анализе общественных отношений транспортной безопасности. В таком случае «предметной» частью источника повышенной опасности признается транспортное средство и соответственно определяется характер деятельности по использованию средств транспорта и ее условия.

Систематизация норм, согласно которой преступления в сфере безопасного функционирования транспорта рассматриваются как преступления против определенной группы однородных обще-

ственных отношений, правильно отражает особенности и значение родового объекта конкретного посягательства, четко и однозначно определяет степень общественной опасности транспортных преступлений, надлежащим образом характеризует их с правовой точки зрения и содействует, в конечном счете, эффективности борьбы с преступлениями на транспорте. Таким образом, следует согласиться с доводами о целесообразности объединения норм, устанавливающих ответственность за транспортные преступления, в самостоятельную главу (раздел) УК.

Относительно необходимости выделения родового объекта по каждому виду транспорта (железнодорожного, водного, воздушного или автомобильного) правильный, на наш взгляд, подход был предложен Б. А. Куриновым, в соответствии с которым нет и не может быть принципиального различия в характере общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности движения автомобильного и городского электротранспорта, с одной стороны, и железнодорожного, водного или воздушного транспорта — с другой. Все эти виды транспорта выполняют единые задачи и на каждом из них возможно наступление однородных по степени тяжести последствий [100, с. 11]. При этом признание единого родового объекта для транспортных преступлений независимо от конкретного вида транспорта позволяет на теоретическом уровне выделить те или иные особенности преступных посягательств на безопасность движения и эксплуатации каждого из видов. Подобный подход также позволяет «смягчить» переход от законодательного закрепления более высокой ценности общественных отношений в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта (ст. ст. 77, 78 УК или ст. ст. 283, 284 Проекта) в сравнении с автомобильным к признанию относительной равноценности общественных отношений по обеспечению безопасности движения и эксплуатации каждого из видов транспорта.

Путь объединения норм, предусматривающих ответственность за преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, в самостоятельную главу УК был избран, в частности, Рабочей группой по подготовке проекта нового Уголовного кодекса Украины, утвержденной для этой работы Распоряжением Кабинета Министров Украины от 24 марта 1992 г. № 176-р (основную часть коллектива составили ведущие уче-

ные-криминалисты Национальной юридической академии Украины имени Ярослава Мудрого). Раздел XI этого проекта «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» объединяет такие деяния: нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта (статья 283); повреждение путей сообщения и транспортных средств (статья 284); угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна (статья 285); блокирование транспортных коммуникаций, а также захват транспортного предприятия (статья 286); понуждение работника транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей (статья 287); нарушение правил воздушных полетов (статья 288); нарушение правил использования воздушного пространства (статья 289); самовольная без крайней необходимости остановка поезда (статья 290); неоказание помощи судну или лицам, терпящим бедствие (статья 291); несообщение капитаном названия своего судна при столкновении судов (статья 292); нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами (статья 293); выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или иные нарушения их эксплуатации (статья 294); нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения (статья 295); незаконное завладение транспортным средством (статья 296); уничтожение, подделка или замена номеров узлов и агрегатов транспортного средства (статья 297); нарушение действующих на транспорте правил (статья 298); повреждение объектов магистральных нефте-, газо- и нефтепродуктопроводов (статья 299).

В настоящее время проект находится на рассмотрении Верховной Рады Украины.

Для установления сущности родового объекта преступления, в том числе нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, необходимо произвести системно-структурный анализ рассматриваемых общественных отношений.

В теории уголовного права утвердилась позиция, согласно которой объект преступления включает в себя предмет, по поводу которого существуют отношения, субъектов (их носителей) отношений и социальную связь как содержание отношений [175, с. 16]. В части установления роли и значения каждого из компо-

нентов отношения следует отметить определяющую роль предмета. В зависимости от его особенностей все отношения подразделяются на материальные и нематериальные. В силу данной зависимости сущность общественного отношения следует определять исходя из характеристики предмета. В качестве предмета материальных общественных отношений могут выступать вещи, деньги и ценные бумаги, которые «в уголовном праве необходимо рассматривать только с позиций их социальной функции как основы определения отношений» [30, с. 50]. В свою очередь, предметом нематериальных общественных отношений являются социальные, духовные блага или ценности, включая те или иные социальные институты [30, с. 48], а также деятельность людей, а на определенном уровне иерархии отношения — другое отношение [30, с. 26]. Примером случая установления общественного отношения для другого общественного отношения (жизни, здоровья человека) и являются отношения безопасности на транспорте. Потребность в безопасности на транспорте формируется путем разработки специальных норм, правил надлежащего поведения, которыми определяется надлежащее поведение участников движения и эксплуатации транспорта (предмет) и создания соответствующих условий, в которых такое надлежащее поведение становится возможным. В установлении общественного отношения, предметом которого является иное отношение, находит свое развитие охранительная функция уголовного закона. Поэтому общественные отношения, охраняемые нормами, предусмотренными ст. ст. 77, 77¹, 78, 203, 215, 215², 215³, 215⁴, 215⁵, 217, 217¹, 217², 217³, 217⁴, 221¹ УК Украины (ст. ст. 283—299 Проекта), относятся к нематериальным общественным отношениям. Основой формирования нематериальных общественных отношений являются определенные социальные институты, складывающиеся в обществе в процессе (по поводу) осуществления движения и эксплуатации транспорта. Побудительным началом их формирования является осознанная потребность (стремление, желание) в создании в сфере движения и эксплуатации транспорта состояний (условий), которые обеспечивали бы сохранность жизни и здоровья участников, целостность имущества, создавали бы чувство удобства и комфорта. Относительно круга лиц, заинтересованных в наличии подобного состояния, следует отметить, что при движении и эксплуатации отдельных видов транспорта, автомобильного в частности, происходит смешение

потребностей в безопасности их участников и лиц, повседневная жизнь или работа которых протекает вокруг (около) сферы движения и эксплуатации транспорта. Вред также может быть причинен собственности.

С учетом вышеизложенного можно сделать вывод о том, что **предметом** всех транспортных преступлений есть **безопасность в сфере движения и эксплуатации транспорта**.

Понятие «безопасность на транспорте» может быть разделено на составные: «безопасность» и «транспорт». Под безопасностью в широком значении этого слова понимают состояние, при котором не угрожает опасность, есть защита от опасности [138, с. 47]. *Транспорт* (транспортную систему) следует рассматривать как совокупность средств и условий (транспортные средства, сооружения, финансовые ресурсы, оборудование транспорта, пути сообщения) удовлетворения нужд населения и общественного производства в перевозках пассажиров и грузов. (Случаи движения транспортных средств незагруженными к месту загрузки следует рассматривать как одно из условий удовлетворения нужд.) *Безопасность на транспорте* — это такое техническое состояние, при котором не угрожает (или нейтрализуется) возможность поражающего воздействия на людей, имущество вредных и опасных факторов движения и эксплуатации транспорта [14, с. 52].

К видам конкретной безопасности на транспорте (транспортной безопасности) относятся безопасность эксплуатации и безопасность движения. При эксплуатации опасность транспорта угрожает лицам, вступающим в непосредственные отношения по использованию общественно полезных свойств транспорта, — их участникам. Меры по обеспечению этого вида безопасности транспорта делятся на *предупредительные* (установление и полное устранение факторов опасности при разработке и изготовлении транспортных средств, проектировании, строительстве и закреплении в законодательном порядке условий их эксплуатации) и *профилактические* (меры по максимальному уменьшению вредного влияния случайных факторов опасности). О требованиях в части обеспечения безопасности эксплуатации транспорта указывается в ст. 16 Закона Украины от 10 ноября 1994 г. «О транспорте», которая обязывает предприятия транспорта «обеспечивать безопасность жизни и здоровья граждан, безопасность эксплуатации транспортных средств, охрану окружающей природной среды» [25].

Одним из компонентов эксплуатации и главным условием проявления опасности транспорта является его движение. *Движение транспорта* — это перемещение конкретного транспортного средства во время перевозки пассажиров и грузов (или с целью таковой) в пространстве в системе определенных условий. Движение транспортных средств, а также маневровочные и погрузочно-разгрузочные работы производятся в зонах повышенной опасности. Опасность поражающего воздействия исходит от тех транспортных средств, которые являются источниками повышенной опасности, т. е. от механических транспортных средств большой мощности. Устранение возможности поражающего воздействия на людей, собственность опасных и вредных факторов движения и эксплуатации транспорта означает не что иное, как установление дополнительной защиты общественных отношений по охране жизни и здоровья людей, собственности. Эти отношения формируются вне зон транспортной опасности и находятся под самостоятельной охраной уголовного закона. Своеобразие защиты жизни и здоровья, собственности и прочих благ нормами транспортной безопасности заключается в «уравнивании» функционирования общественных отношений по охране жизни и здоровья людей, собственности как вне, так и внутри зон транспортной опасности.

Основным субъектом отношений, находящихся под охраной норм ст. ст. 77, 77¹, 78, 203, 215, 215², 215³, 215⁴, 215⁵, 217, 217¹, 217², 217³, 217⁴, 221¹ УК (ст. ст. 283—299 Проекта), согласно ст. 4 Закона Украины от 10 ноября 1994 г. «О транспорте» является государство, его органы управления (в частности, Министерство транспорта Украины), органы местного самоуправления и другие специально уполномоченные на то органы в соответствии с их компетенцией [25]. Субъектами этих отношений являются также участники движения и эксплуатации транспорта (лица, управляющие транспортными средствами, пассажиры, пешеходы), в соответствии с потребностями которых формируются отношения транспортной безопасности и которые наделены соответствующими правами и обязанностями в системе обеспечения безопасности движения и эксплуатации. В части защиты прав и законных интересов тех участников движения и эксплуатации транспорта, которые выполняют трудовые обязанности на предприятиях, в учреждениях и организациях всех форм собственности, субъектом отношений транспортной безопасности являют-

ся профессиональные союзы (их объединения). Субъектами отношений безопасности движения и эксплуатации транспорта являются также лица, работающие или проживающие возле (около, в непосредственной близости) транспортных коммуникаций.

Социальная связь как составной элемент определенного общественного отношения проявляет себя двояко: собственно в деятельности субъектов и в виде позиций субъектов по отношению друг к другу — в форме правового или социального статуса граждан, в виде социальных институтов и т.д. [95, с. 59]. Независимо от формы проявления социальная связь субъектов всегда опосредованная предметом отношения и определяет их взаимное положение. В отличие от иных связей, существующих в действительности, социальная связь возникает только в процессе и в результате социальной деятельности людей [185, с. 80].

Взаимоотношения субъектов по поводу удовлетворения потребности в создании и поддержании на должном уровне состояния безопасности движения и эксплуатации транспорта реализуются путем установления между субъектами социальной взаимосвязи волевого характера. «Сущность (содержание) такого рода социальной связи заключается в социальной возможности или невозможности либо необходимости вести себя определенным образом и в социальной возможности определенного состояния» [78, с. 15]. В свою очередь волевой характер регулирования поведения состоит в сознательном направлении умственных и физических усилий на достижение цели или удержания от активности [39, с. 47].

Достижение состояния безопасности в сфере движения и эксплуатации транспорта осуществляется путем нормативно-организационного воздействия на общественные отношения с целью их упорядочения в соответствии с требованиями общественного развития, регулирования взаимоотношений субъектов, подчинения их определенной цели. Упорядочение есть не что иное, как создание своего рода нормативного каркаса связей (социальной структуры), необходимого для функционирования отношений безопасности движения и эксплуатации транспорта [14, с. 179]. Цель организации оптимального режима функционирования отношений требует подчинения субъектов средствам и методам (нормам) данной организации, образования некоторого единства. Подчинение единым нормам предопределяет возникновение определенных отношений между субъектами, когда каждый из них

использует свои правомочия, исполняет юридические обязанности и соблюдает юридические запреты, совершает определенные действия или воздерживается от них. Нарушение установленной социальной связи опасно, так как приводит или может привести к выходу из-под контроля различных по мощности физических, химических сил, энергий, опасному проявлению свойств, присущих средствам, предметам, техническим системам, используемым в процессе движения и эксплуатации транспорта [14, с. 180].

Таким образом, **родовым объектом** преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), равно как и других транспортных преступлений, являются *общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта*.

Наиболее характерными (объективными) признаками транспортных преступлений является их способность разрушать состояние безопасности движения или эксплуатации того или иного вида транспорта (для них имманентно то, что преступное деяние заключается в невыполнении или ненадлежащем выполнении соответствующих требований), а также влечь наступление последствий в виде постановления под угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, собственности. Общей причиной наступления вредных последствий как результата совершения указанных преступлений является воздействие на социальную связь между субъектами общественных отношений по обеспечению требуемого состояния транспортной безопасности. Обозначенные признаки в полной мере присущи составу анализируемого преступления, а также характерны для составов преступлений, ответственность за совершение которых предусмотрена ст. ст. 77, 77¹, 78, 203, 215, 215², 215³, 215⁴, 215⁵, 217, 217¹, 217², 217³, 217⁴, 221¹ действующего Уголовного кодекса (ст. ст. 283—299 Проекта). Наличие однородных признаков указанных деяний, последствий и причинной связи служит достаточным и необходимым основанием для объединения их в самостоятельную главу УК.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод, что преступление, предусмотренное ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), относится к группе преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Однородность, определенная обособленность, важность и большой объем общественных отношений по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта позволяют выделить преступления, посягающие на данные общественные отношения, в самостоятельную главу Уголовного кодекса.

§ 2. Непосредственный объект преступления и механизм причинения ему вреда

Понятие транспортной безопасности многостороннее и охватывает широкий спектр технических и правовых мер. Для движения автотранспорта это, в первую очередь, взаимоотношения участников движения, основанные на требованиях безопасности, уровень подготовки и квалификации водителей транспортных средств, состояние их физического и психического здоровья. Требования предъявляются и к конструктивной безопасности автомобилей, их техническому состоянию в условиях эксплуатации, а также к состоянию дорог, условиям их эксплуатации.

Исходя из многоаспектности общественных отношений по обеспечению транспортной безопасности, непосредственный объект преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), следует определять путем анализа содержания отношения, поставленного под защиту именно данной уголовно-правовой нормой, его структурных элементов (предмета, субъектов, социальной связи).

Специфику общественного отношения отражает, прежде всего, *предмет отношения*.

Как уже было отмечено, предметом общественного отношения является то, по поводу чего или в связи с чем складывается (существует) само отношение [30, с. 47; 143, с. 70; 175, с. 42; 144, с. 90]. Для установления исходных признаков предмета рассматриваемых общественных отношений считаем необходимым признать, что непосредственный объект преступления при наличии особых, отличительных признаков, тем не менее, должен лежать в плоскости родового объекта и претерпевать при посягательстве однородный ущерб [143, с. 108]. Соответственно, некоторыми общими признаками должны обладать предмет родового и предмет непосредственного объектов преступного посягательства.

Как отмечалось при характеристике родового объекта анализируемого преступления, общественное отношение складывается по поводу (в связи с) определенной социальной потребности, порождающей соответствующий социальный интерес, и нацелено на создание требуемого предмета. При этом было установлено, что предметом родового объекта преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), а равно и других транспортных преступлений, является безопасность в сфере движения

и эксплуатации транспорта, а социальный интерес субъектов отношений заключается в обеспечении этой безопасности. Также указывалось на факторы появления опасности, в числе которых — использование (при движении) транспорта в условиях, не обеспечивающих полную (достаточную) его подконтрольность и устойчивость. Взаимодействие этих факторов (использование транспорта и условия использования) рассматривалось с точки зрения способности (такого взаимодействия) создать опасность для жизни и здоровья людей, собственности.

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что отношения, охраняемые нормой статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), также формируются по поводу безопасности движения и эксплуатации транспорта, но имеют при этом свою особенность. Эта особенность связана с разновидностью транспорта, условиями его движения и эксплуатации, с кругом заинтересованных и обязанных субъектов отношений. Наличие отличительных признаков непосредственного объекта по отношению к родовому объекту отражается на содержании отношений безопасности движения и эксплуатации транспорта, охраняемых данной нормой.

Для установления содержания предмета общественных отношений, охраняемых нормой статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), а точнее, его особенностей относительно предмета родового объекта, следует прежде всего определить сферу формирования отношений — дорожное движение.

Представляя собой разновидность движения транспорта, дорожное движение является достаточно сложным видом человеческой деятельности, в котором сталкиваются два взаимно противоположных социальных интереса — скорость транспорта и ее безопасность для участников. По поводу определения понятия «дорожное движение» существуют различные точки зрения. Так, В. И. Жулев и С. И. Гирько определяют дорожное движение как «движение наземных механических транспортных средств (автомобилей, мотоциклов, тракторов и иных самодвижущихся механизмов) по автомагистралям, шоссе, городским улицам и иным дорогам и проездам» [51, с. 21]. Однако авторы при этом не указывают на урегулированность данного движения нормами права и не пытаются определить круг его участников. В. В. Лукьянов считает, что дорожное движение есть процесс движения механических транспортных средств и велосипедов с подвесным двигателем по дорогам, а также трамваев, в котором действия водите-

лей, пешеходов и пассажиров регулируются специальными правилами [111, с. 3]. Считаем возможным заметить, что данное определение не относит к дорожному движению движение пешеходов и им не охватывается движение по дорогам транспортных средств, приводимых в движение мускульной силой водителя или сил животных. М. И. Вейцман, напротив, к определению дорожного движения подходит более формально и понимает под таковым «процесс движения по дорогам транспортных и пешеходных потоков, в котором действия его участников — водителей, пешеходов, пассажиров — определяются правилами дорожного движения» [47, с. 247]. Подобное понятие вытекает из смысла Правил дорожного движения и, в силу некоторых соображений, представляется более верным. Во-первых, дорожное движение как некий объективный процесс отражает смысл категории «движение» вообще, т.е. «всякое взаимодействие материальных объектов и смену их состояния» [194, с. 105]. Во-вторых, «дорога» — составляющая понятия дорожного движения, согласно Правилам дорожного движения, есть часть территории, в том числе в населенном пункте, предназначенная для движения транспортных средств и пешеходов со всеми расположенными на ней сооружениями [153, с. 2]. В-третьих, исключение из объема дорожного движения возможности движения пешеходов и прогона животных не соответствует Конвенции о дорожном движении, принятой на Конференции ООН по дорожному движению, согласно уложениям которой пешеходы и погонщики животных относятся к числу участников дорожного движения [77, с. 3—5]. Указание на взаимодействие в процессе дорожного движения двух потоков — транспортного и пешеходного, на наш взгляд, более точно отражает причину сложности данного вида движения, в котором сочетаются большая скорость и необходимость частого маневрирования, относительная автономность автотранспортного средства и его зависимость от существующих дорожных условий, различные скорости движения участников. Далее, определение дорожного движения, предложенное М. И. Вейцманом, подчеркивает одну из главных целей отношений транспортной безопасности — защита людей, их жизни и здоровья от опасности причинения вреда. Для достижения цели защиты участников дорожного движения требуются особые условия, изолирующие транспортный поток от пешеходного и ограничивающие их взаимодействие в пространстве и времени. В свою очередь, взаимо-

действие транспортного и пешеходного потоков, при котором существует опасность причинения вреда, нашло свое отражение в принципиальных положениях Правил дорожного движения. Пункт 1.4 указанных Правил содержит требование, которое обязывает участников дорожного движения и других лиц действовать таким образом, чтобы не создавать опасности или помех движения, угрозы жизни или здоровью граждан, не причинять материального ущерба [153, с. 3]. Помимо общих требований обеспечения безопасности дорожного движения, действующим законодательством Украины предусмотрены специальные правила, нормы и стандарты.

Далее, необходимо дать характеристику транспортным средствам, используемым в сфере дорожного движения. Подобная мера «сужает» понятие транспортной безопасности — родового объекта анализируемого преступления и позволяет выявить некоторые особенности предмета отношения, охраняемого нормой ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта).

Все транспортные средства, которые составляют транспортный поток дорожного движения, можно разделить на две группы. К *первой группе* следует отнести механические транспортные средства (автомобили, трактора, самоходные машины), транспортные средства общего пользования, мотоциклы. Их общим и отличительным признаком является наличие мощного двигателя (для двигателей внутреннего сгорания характерен объем двигателя свыше 50 см³) [153, с. 4]. В состав *второй группы* входят транспортные средства, предназначенные для перевозки людей и (или) груза, но приводимые в движение с помощью маломощных двигателей или мускульной силы людей, животных (мопеды, велосипеды, гужевые повозки). В приведенном перечне дорожно-транспортных средств отношениями транспортной безопасности охватывается движение только механических транспортных средств, а *деятельность по их использованию является повышенно опасной*. Данный вывод следует непосредственно из определения источника повышенной опасности, каковыми, в частности, являются механические транспортные средства, находящиеся в состоянии движения. Так, механическое транспортное средство в процессе движения обретает большую инертность (мощность), при торможении скользит по проезжей части (неустойчивость) и определенное время может продолжать двигаться без вмешательства водителя (неполная подконтрольность).

Следующий шаг установления предмета отношения, поставленного под охрану нормой статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), основывается на том утверждении, что сложность источника повышенной опасности есть комплекс предметов и явлений, противостоящих его неустойчивости [37, с. 23]. По нашему мнению, неустойчивости механических транспортных средств, в частности, противопоставляется ограничение скорости движения, конструкционные внедрения в систему управления транспортным средством (торможения, амортизации). Значительная роль в данном комплексе предметов и явлений отводится также состоянию дорожного покрытия, своевременному оповещению водителя о гололеде, крутых спусках, опасных поворотах, сужении проезжей части, иных возможных затруднениях в управлении транспортным средством.

Исходя из условного характера появления источника повышенной опасности можно сделать вывод, что *механическое транспортное средство становится таковым при отсутствии или временном исключении из комплекса предметов и явлений, обеспечивающих его устойчивость, какого-либо элемента*. Элементом (группой элементов), которые противостоят неустойчивости механического транспортного средства и тем самым обеспечивают безопасность дорожного движения, следует признать и *безопасные дорожные условия движения*.

Являясь компонентом системы удержания механических транспортных средств в устойчивом состоянии, дорожные условия отражаются также и на движении транспортных средств второй группы: маломощных механических и немеханических. Деятельность по использованию таких транспортных средств не содержит опасности для окружающих, ибо не имеет признаков повышенной опасности — отсутствует мощность, сложность предмета. Однако при движении в дорожных условиях, не отвечающих требованиям безопасности, маломощные механические и немеханические транспортные средства способны придать такой деятельности определенные свойства опасности (приобрести некоторую мощность и связанные с ней признаки — неустойчивость и неполную подконтрольность) при том условии, что *недостаток мощности восполняется за счет неконтролируемого воздействия в отношении таких транспортных средств физических сил или сил природы* (например, земное притяжение, инерция). Так, велосипедист может потерять управление велосипедом при

попадании колеса (в темное время суток) в выбоину на проезжей части дороги или в необозначенную траншею, что повлечет его падение и причинение травмы; мопед может столкнуться с необозначенным ограждением, которое зачастую выполняется в виде железобетонных блоков, и другие подобные случаи.

Таким образом, необходимо сделать вывод о том, что одной из составляющей обеспечения безопасности дорожного движения есть должные дорожные условия. Являясь наиболее статичными, они, как представляется, формируют чувство уверенности и подконтрольности процесса управления транспортным средством — при их соответствии требованиям безопасности устраняется его неконтролируемое движение. Дорожные условия, обеспечивающие устойчивость транспортного средства, комфортность, удобство движения, снижают тем самым степень опасности возможного поражающего воздействия на жизнь и здоровье человека, имущество; способствуют удержанию движущегося транспортного средства в пределах проезжей части; **повышают зависимость его движения от действий водителя. Кроме того, водитель транспортного средства получает достаточный объем информации для соответствующего требованиям безопасности управления процессом движения.** В качестве компонента безопасности дорожного движения дорожные условия проявляются как безопасность дорожных условий движения транспортных средств, обеспечение которой нацелено на удовлетворение потребности в безопасности всех участников дорожного движения.

С научно-технической точки зрения дорожные условия представляют собой «совокупность геометрических параметров и транспортно-эксплуатационных качеств дороги, характеризующих дорогу и ее состояние, инженерное оборудование и обустройство (то есть это вся дорога и обустройство в полосе отвода), имеющее отношение к движению в данный момент времени и в данном месте» [125, с. 4; 153, с. 2]. Влияние дорожных условий на движение транспортных средств характеризуется двояко. Ряд параметров и показателей меняются в пространстве, т.е. по длине дороги, но не меняются по времени в течение календарного года (продольные уклоны, радиусы кривых в плане и длины прямых участков). Другие — переменчивы также и во времени, большей частью по сезонам года (ширина эффективно используемой проезжей части и обочин, видимость в плане и профиле, ширина эффективно используемой проезжей части на мостах, трубах

и участках других сужений, параметры пересечения дорог, число полос движения, величина коэффициента сцепления) [125, с. 6].

Для определения степени влияния дорожных условий на безопасность движения считаем возможным отметить, что при использовании дороги для движения его участники (субъекты) устанавливают в пределах правил наиболее оптимальный с их точки зрения режим движения. С этой целью определяются пространственный коридор, скорость движения, интервал и дистанция с другими участниками (транспортными средствами под их управлением), учитывается состояние проезжей части, время суток и погодных условий. Управление транспортным средством предъявляет особые требования к способности водителя выдерживать избранный режим движения и адекватно реагировать на изменения условий. Характерно, что пункт 12.3 Правил дорожного движения обязывает водителя при возникновении препятствия или опасности для движения, которые он объективно в состоянии обнаружить, принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасному для других участников движения объезду препятствия [153, с. 21].

Применительно к анализируемому составу преступления опасность поражающего воздействия катализируется непредвиденным ухудшением дорожных условий движения транспортных средств.

Создание (строительство) автомобильных дорог, отвечающих требованиям удержания механических транспортных средств — источников повышенной опасности в безопасном (устойчивом) состоянии, а также удовлетворяющих потребность в безопасной эксплуатации маломощных механических и немеханических транспортных средств, требует значительных материальных затрат, соответствующей организации, наличия техники. Помимо прочего, необходим арсенал научных разработок, воплощенных в нормативных актах. Реальные работы по созданию автомобильных дорог должны производиться уполномоченными службами через сеть строительных участков. Другими словами, достигнуть состояния безопасности дорожного движения, т.е. устранить опасность деятельности по использованию транспортных средств, возможно посредством формирования соответствующих общественных отношений.

Таким образом, **предметом** (социальным интересом) общественного отношения, поставленного под охрану нормой ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), являются *безопасные дорожные условия дви-*

жения транспортных средств (механических, маломощных механических и немеханических).

Субъектами (участниками) данных отношений являются лица, которые управляют средствами автотранспорта, пользуются ими в качестве пассажиров, а также работники, исполнение трудовых функций которых непосредственно связано с движением средств автотранспорта (экспедиторы грузов, кондукторы механических транспортных средств общего пользования, сменные водители, например). Субъектами данных отношений также являются велосипедисты, пешеходы, погонщики животных. В равной мере субъектом общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения следует признать любое физическое лицо, находящееся в пределах досягаемости опасного воздействия неуправляемого механического транспортного средства. Особую (ограничивающую) нагрузку в определении субъектного состава анализируемых общественных отношений несет указание на лиц, ответственных за проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иных дорожных сооружений. Именно эти, ответственные лица, участвуют в общественном отношении в качестве обязанных субъектов, создают дорожные условия для безопасного движения транспортных средств.

Содержание **социальной связи**, которая возникает между субъектами данного отношения, заключается в обеспечении безопасности дорожного движения, т.е. в создании и сохранении состояния, при котором нейтрализуется возможность поражающего воздействия на людей, собственность опасных факторов, способных возникнуть в системе «водитель — автомобиль — дорога». Применительно к дорожному движению возможность такого воздействия нейтрализуется за счет соблюдения всеми участниками Правил дорожного движения, правил, технических норм и стандартов изготовления дорожных транспортных средств, нормативных требований по техническому состоянию таких транспортных средств во время эксплуатации, правил, норм и стандартов проектирования, строительства и содержания в заданном состоянии дорожных условий движения. «Важный признак рассматриваемой социальной связи — обязанность определенного поведения взаимосвязанных, взаимодействующих субъектов отношения», — отмечает В. Я. Таций [175, с. 60].

С точки зрения поведения участников дорожного движения, как главных потребителей данного состояния, безопасность до-

рожного движения подразделяется на *активную*, представляющую собой совокупность качеств транспортных средств и дорожных сооружений, позволяющую предотвратить дорожно-транспортные происшествия путем активных действий участников, и *пассивную*, мерами которой снижается тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия без активных действий участников [47, с. 246]. Соблюдение требований правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, нацелено на обеспечение, прежде всего, пассивной безопасности. Степень защищенности участников от возможности поражающего воздействия опасных факторов дорожного движения определяется по уровню качества дороги, при котором у любого участника создается состояние спокойствия и уверенности, т.е. по уровню психологической безопасности дорожного движения. По этому поводу Е. М. Лобанов отмечает, что водителю во время движения необходимо помогать в оценке дорожных условий, подсказывать оптимальную тактику управления автомобилем. Наиболее надежным средством при этом, по его обоснованному мнению, является сама дорога [108, с. 10].

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что **непосредственным объектом преступного посягательства, предусмотренного статьей 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожных условий движения транспортных средств (механических, маломощных механических и немеханических)**. Содержание данных общественных отношений заключается в строительстве и поддержании дорожных условий движения в состоянии, обеспечивающем устойчивость транспортного средства во время движения, его подконтрольность управляющему лицу и предотвращающем (исключающем) угрозу причинения вреда жизни, здоровью человека.

Таким образом, общественные отношения, признаваемые объектом исследуемого состава преступления, являются своеобразной защитной «оболочкой» жизни и здоровья человека. Нарушение отношений по обеспечению безопасности дорожного движения не обязательно сопряжено с нарушением отношений, находящихся внутри «оболочки» — в этом особенность и цель отношений безопасности как таковых. Подобный вывод позволяет отметить, что защитная роль отношений безопасности и транспортной безопасности, в частности, не является основанием для признания их вспомогательными, не заслуживающими самостоятельной уголовно-правовой охраны.

Диаметрально противоположная оценка отношений транспортной безопасности приводится в работах ряда ученых-специалистов по уголовному праву, которые акцент уголовно-правовой охраны переносят на отношения жизни и здоровья людей, собственности. Так, В. И. Касынюк указывает, что статьи Особенной части УК, предусматривающие ответственность за транспортные преступления, призваны охранять от наиболее опасных посягательств жизнь и здоровье граждан, материальные ценности, вред которым может быть причинен в результате выхода транспортных средств из-под контроля человека <...>. Это значит, продолжает автор, что преступными действиями виновных причиняется вред жизни и здоровью граждан, а также материальным ценностям, либо создается угроза причинения такого вреда [67, с. 4]. Очевидно, что в данном определении безопасность рассматривается как средство защиты, а не как самостоятельная ценность. Автор «жертвует» безопасностью во имя защиты жизни и здоровья, материальных ценностей. Подобную позицию занимал и В. К. Глистин, который прямо заявлял, что «безопасная эксплуатация транспортных средств — не самоцель <...> ее смысл, как и цель законодателя, состоит в охране отношений между лицами, эксплуатирующими транспорт, и всеми иными, при которой обеспечивается сохранность жизни, здоровья, материальных ценностей. Это и является непосредственным объектом преступления» [30, с. 113].

В качестве аргумента против указанной точки зрения считаем необходимым привести одно из ключевых положений Основного Закона Украины: «Человек, его жизнь и здоровье, честь и достоинство, неприкосновенность и **безопасность** (выделено нами. — В. Б. и С. Г.) признаются в Украине высшей социальной ценностью» (ч. 1 ст. 3) [26]. Как следует из содержания данной статьи, безопасность человека является его высшим благом, равноценным с жизнью и здоровьем. Мер общей защиты жизни, здоровья человека, собственности недостаточно в сфере занятия деятельностью по использованию источников повышенной опасности. Для восполнения недостатка общих установлений по защите этих благ (жизни и здоровья человека, собственности) и принимаются специальные (сугубо дополнительные) меры безопасности, разрабатываются правила поведения субъектов как при строительстве дорог, улиц, железнодорожных переездов, мостов, путепроводов, иных дорожных сооружений, так и в процессе их непосредственной эксплуатации. Надлежащее соблюдение пра-

вил или принятие должных мер создает помимо общей специальную защитную оболочку вокруг охраняемых благ, название которой — «безопасность». Такая оболочка может быть разрушена и, поэтому, является самостоятельным объектом охраны.

Возможность формирования общественного отношения, предметом которого является иное общественное отношение, не отличается новизной в науке уголовного права — ее в свое время предусмотрели В. К. Глистин [30, с. 26], В. Я. Таций [174, с. 41]. В развитие изложенного считаем возможным подчеркнуть, что жизнь, здоровье человека, собственность защищены «оболочкой» отношений по предотвращению *опасности* причинения вреда, а не самого вреда — предотвратить последний в условиях эксплуатации источника повышенной опасности можно только с помощью специальных мер физической защиты человека, его жизни и здоровья (средства ударопоглощения, блокировки и пр.). Далее, отсутствие опасности отражается на внутреннем спокойствии участников отношений, т.е. на психическом состоянии человека, а отсутствие реального вреда здоровью или жизни — на физическом. Представляется, что логически верным разрешением данной «конфликтной» ситуации между точками зрения будет признание общественных отношений по охране жизни и здоровья человека не основным непосредственным, а **дополнительно-обязательным** объектом нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения*.

Признание общественных отношений по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств основным непосредственным объектом, поставленным под охрану нормой статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), а жизни и здоровья людей — дополнительно-обязательным объектом позволяет следующим образом обрисовать (представить) **механизм причинения вреда** этим отношениям.

Ущерб основному непосредственному объекту причиняется путем преступного воздействия на комплекс вещей и явлений, противостоящих неустойчивости, неполной подконтрольности механических транспортных средств, а равно опасности неконт-

* А. И. Чучаев также утверждает о наличии самостоятельных общественных отношений, регулирующих безопасное функционирование транспорта и являющихся объектом уголовно-правовой охраны [199, с. 37]. На самоценность отношений по обеспечению безопасности жизни и здоровья людей, имущества указывал в свое время и А. С. Михлин [130, с. 31].

ролируемого воздействия на любое транспортное средство сил природы, физических сил. Непосредственному посягательству в данном случае подвергается социальная взаимосвязь между субъектами общественных отношений, находящихся под охраной статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Субъект общественного отношения по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств исключает себя из данного отношения (либо существенно снижает свою роль в системе отношений) путем несоблюдения требований правил, норм и стандартов и, таким образом, разрывает (деформирует) установленную взаимосвязь. Несоблюдение правовых мер безопасности при строительстве дорог (дорожных сооружений), их ремонте, реконструкции и т. п. влечет ущербность предмета общественных отношений (безопасные дорожные условия движения транспортных средств) и возникновение состояния угрозы причинения вреда жизни и здоровью. В таком состоянии транспортные средства становятся менее управляемыми, неустойчивыми при движении, а люди, находящиеся в сфере дорожного движения, испытывают дискомфорт, опасаются движущегося транспортного средства, отказываются принимать управление транспортным средством на себя. Здесь следует также согласиться с мнением В. К. Глистина о том, что общественное отношение всегда есть система с присущими ей как единству свойствами, не сводящимися к свойствам входящих в нее структурных элементов, и любые изменения, относящиеся к любой из составных частей, меняют свойства либо разрушают всю систему как целостность [30, с. 86].

Отличие в механизме причинения вреда дополнительно — обязательному объекту от механизма причинения ущерба объекту непосредственному заключается в том, что дополнительно-обязательный объект не претерпевает ущерб в результате разрыва социальной связи между субъектами отношений транспортной безопасности — на этом этапе возникает только угроза причинения ему вреда. Механическое транспортное средство при выходе из-под контроля водителя может, а в ряде случаев проникает в сферу исключительного движения пешеходов (тротуаров, обочин), сталкивается с препятствиями или же с другими транспортными средствами. Во время движения по тротуару, обочине механическое транспортное средство может сбить пешехода, велосипедиста. Как пешеход, так же и велосипедист не защищены перед такой непосредственной угрозой, поскольку у них нет воз-

возможности выдержать мощный удар транспортного средства или увернуться с его пути движения. Иные транспортные средства, не относящиеся к категории механических, способны развить достаточную скорость (25—40 км/ч) и тем самым ограничить время водителя на восприятие возникшей опасности. Запоздалое торможение перед необозначенным жестким препятствием, падение велосипедиста на твердую проезжую часть является причиной телесных повреждений, а наезд автомобиля или мотоцикла на пешехода — смерти человека. Лишение жизни одного человека или нескольких, причинение телесных повреждений является *материальным* последствием разрушения состояния безопасности в сфере дорожного движения и указывает на то, что угроза опасности из возможности переросла в реальность.

В плане материальных последствий разрушения состояния безопасности в сфере дорожного движения необходимо также констатировать ущерб отношениям собственности. Наиболее наглядными примерами такого ущерба являются случаи опрокидывания автомобилей или повреждения ходовой части автомобиля, движущегося на предельно разрешенной скорости, в связи с попаданием колеса в выбоину. Сюда же следует отнести случаи столкновения механических транспортных средств с препятствиями на проезжей части. Подобные случаи дорожно-транспортных происшествий наиболее характерны для темного времени суток, а причиной столкновений являются необозначенные «островки» безопасности, брошенные массивные ограждения и пр. Поэтому считаем возможным поставить вопрос о необходимости защиты отношений собственности с помощью также нормы статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта).

Изложенное позволяет сделать такие выводы:

- родовым объектом преступления, предусмотренного статьей 215⁵ УК Украины (ст. 295 Проекта), являются общественные отношения по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта;

- непосредственным объектом, соответственно, общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожных условий движения транспортных средств (механических, маломощных механических и немеханических);

- дополнительно-обязательным — общественные отношения по охране жизни и здоровья человека;

- в дополнительной уголовно-правовой защите нуждаются также отношения собственности.

**ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ, НОРМ И СТАНДАРТОВ,
ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Объективная сторона преступления представляет собой совокупность признаков, которыми оно характеризуется с внешней стороны, с точки зрения последовательного развития тех событий и явлений, которые начинаются с общественно опасного деяния (действия, бездействия) и заканчиваются причинением ущерба объекту посягательства или созданием угрозы причинения такого ущерба.

Объективная сторона преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), представляет собой совокупность признаков, с внешней стороны характеризующих нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Точное установление признаков, определяющих объективную сторону, имеет решающее значение для применения этой нормы уголовного закона, установления круга ответственных лиц, правильной квалификации совершенных преступных нарушений и устранения ошибок, допускаемых следственно-судебной практикой.

К обязательным признакам объективной стороны состава преступления, ответственность за которое предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), относятся: 1) общественно опасное деяние, представляющее собой нарушение лицом, ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, путем действия или бездействия правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения; 2) общественно опасные последствия в виде причинения потерпевшему (-им) легких, средней тяжести или тяжких телесных повреждений либо смерти; 3) причинная связь между деянием и указанными в законе последствиями. При этом следует указать, что

состав преступления, предусмотренный данной статьей УК, относится к материальным и установление всех трех указанных признаков объективной стороны является обязательным для квалификации оконченного преступления. Отсутствие хотя бы одного из них свидетельствует об отсутствии состава этого преступления как основания уголовной ответственности.

Место, время, способ, орудия, обстоятельства совершения нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, являются факультативными признаками объективной стороны состава данного преступления и, представляя определенный интерес с научной точки зрения, на квалификацию не влияют. В ряде случаев установление указанных факультативных признаков имеет практическое значение для определения содержания общественно опасного деяния и его последствий.

§ 1. Нарушение правил, норм и стандартов (общественно опасное действие, бездействие)

Общественно опасное деяние (действие, бездействие) определено в ст. 215⁵ УК следующим образом: «нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения». Здесь указанием на «нарушение» обозначена лишь общая форма общественно опасного деяния (действия или бездействия). Для установления содержания того или иного конкретного нарушения уголовный закон отсылает к «правилам», «нормам», «стандартам», соблюдение которых со стороны субъекта, ответственного за строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, обеспечивает поддержание состояния безопасности дорожных условий движения транспортных средств. Следовательно, необходимо установить как общие признаки, свойственные общественно опасному деянию, так и его специфику, обусловленную нарушением посредством деяния правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Прежде всего следует оговорить, что в статье 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) законодатель, описывая диспозицию, отразил зависимость признаков объективной стороны от объекта общественно опасного посягательства. Так, определяя деяние как нарушение

правил, норм и стандартов, законодатель указал и на обеспечение ими (правилами, нормами и стандартами) «безопасности дорожного движения». Здесь необходимо заметить, что в ходе исследования объекта преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), нами было установлено, что данное указание на объект посягательства не совсем точно. Уголовно-правовой нормой, содержащейся в статье 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), охраняются общественные отношения **по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств**. Содержание этих общественных отношений представляется более узким, чем содержание общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения. Исходя из связи правил, норм и стандартов с признаками непосредственного объекта, их описание в диспозиции ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) должно быть ограничено формулировкой: «обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств».

При совершении преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), деяние выражается в нарушении требований безопасности, которые содержатся в нормах*, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств: строительных нормах и правилах, правилах ремонта и содержания автомобильных дорог, указаниях по организации и обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах, различных государственных, отраслевых стандартах и в других нормативных актах. Это следует из диспозиции статьи УК. Под **нарушением** следует понимать уклонение от выполнения или ненадлежащее выполнение требований безопасности, предусмотренных определенными правилами, нормами и стандартами, либо совершение в ходе деятельности по обеспечению безопасных дорожных условий движения транспортных средств действий, прямо запрещенных правилами. Являясь разновидностью общественно опасного и противоправного деяния, нарушение может быть осуществлено в двух формах: действия или бездействия. Формы конкретного нарушения (действия или бездействия) находятся в прямой зависимости от содержания соответствующего

* В данном случае понятие «норма» используется как общее, отражающее определенное организационное или техническое требование, заключенное в различных по наименованию нормативных актах.

технического требования безопасности — «действия виновных лиц настолько разнообразны, насколько многочисленны требования, содержащиеся в нормативных актах, регламентирующих вопросы безопасности движения и эксплуатации транспорта» [81, с. 38].

Действие (активное поведение) совершается путем выполнения в процессе обеспечения безопасных дорожных условий движения транспортных средств операций, прямо запрещенных правилами, нормами или стандартами. Так, в частности, пунктом 9.24 СНиП III-40-78 «Правила производства и приемки работ. Автомобильные дороги» предусмотрено, что асфальтобетонное покрытие и основание необходимо устраивать на сухом, чистом и не промерзшем нижележащем слое [169, с. 73]. Лицо, ответственное за строительство, при принятии решения об укладке покрытия во время незначительных осадков или при минусовой температуре воздуха совершает действие, прямо запрещенное правилами. Другой пример: пунктом 4.6.8 ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану. Зовнішнє освітлення» запрещается отключение двух подряд светильников уличного освещения в вечернее и ночное время [48]. При том условии, что будет дано распоряжение в целях экономии отключить все уличные светильники на определенной улице (дороге), данное поведение субъекта также следует рассматривать как действие, прямо нарушающее требование безопасности.

Бездействие (пассивное поведение) заключается в неисполнении требований безопасности. Так, о неисполнении свидетельствуют факты невыполнения ответственным лицом требований о проверке используемых при строительстве материалов на соответствие качества (стандарту), неустановки требуемых знаков, ограждения при проведении дорожных работ.

При определении условий ответственности за преступное бездействие в науке уголовного права усматриваются некоторые расхождения во мнениях. Так, В. И. Касынюк при изложении особенностей составов преступлений в сфере движения и эксплуатации транспорта указывает, что «уголовная ответственность за транспортные преступления, совершенные путем бездействия, наступает лишь тогда, когда лицо, совершившее преступление, было обязано производить (но не производило) определенного рода действия» [67, с. 4]. Очевидно, что подобное определение

преступного бездействия не позволяет установить степень общественной опасности преступного бездействия лица, так как в нем не предусматривается правовая оценка части выполненного из объема возможного выполнения требований безопасности, акцент переносится на меру должного. О мере должного, в ущерб мере возможного, говорят также и другие ученые. Н. Н. Белокобыльский, например, обосновывает уголовную ответственность за посягательство на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, выраженное в форме бездействия, и указывает при этом на воздержание от «определенного действия, которое лицо должно было совершить» [10, с. 19]. В этой связи более точным, на наш взгляд, представляется определение преступного бездействия, в котором содержится указание как на обязанность, так и на возможность действовать определенным образом [177, с. 64; 81, с. 44—45; 8, с. 35]. При бездействии субъект никакими внешне выраженными действиями не влияет на подготовку, процесс или результат деятельности по обеспечению безопасных дорожных условий движения транспортных средств, а равно не поддерживает созданных условий в требуемом состоянии (отсутствуют необходимые жесты, слова, команды, письменные или устные приказы, распоряжения, указания). Обстановка же, сложившаяся в сфере дорожного движения, требовала и допускала определенного вмешательства, совершения действий, которые необходимы и предписываются требованиями безопасности. В отличие от действия, при бездействии субъект не выполняет возложенной на него обязанности по предупреждению или устранению опасности деятельности по использованию транспортных средств и тем самым создает благоприятные возможности для поражающего действия опасных и вредных факторов дорожного движения. В сфере движения средств дорожного транспорта и пешеходов такое бездействие становится общественно опасным.

Совершение нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, возможно как путем одноразового акта действия или бездействия, так и путем множественности таких актов. При множественности актов нарушение представляет собой систему, где нарушается не одно, а различные требования безопасности, а в поведении виновного могут сочетаться и преступное действие (-ия), и преступное бездействие.

В связи с реальной совокупностью преступного действия и бездействия, наблюдаемого при невыполнении нормативных требований безопасности, А. А. Тер-Акопов предлагает установить, наряду с действием и бездействием, самостоятельную форму преступного деяния — «нарушение специальных правил» [179, с. 6]. При этом автор указывает на отличительную особенность нарушения специальных правил и считает таковой предмет отношения нарушителя к правовым предписаниям как к фактам объективной действительности — «отношение к материальным изменениям опосредуется через отношение к правовым требованиям» [179, с. 6—7]. Само нарушение специальных правил, по мнению А. А. Тер-Акопова, имеет материальную сторону, включающую процесс причинения (непосредственного или опосредованного) вредных последствий, и правовую, как нарушение порядка, правил, установленных нормой права [179, с. 11]. Соглашаясь с автором по поводу определенной специфичности нарушения правил безопасности, заметим, что преступное поведение лица зачастую состоит из взаимозаменяемых во времени действия и бездействия — форм деяния. Подобная взаимозаменяемость действия и бездействия наблюдается также при нарушении специальных правил, что приближает само нарушение специальных правил больше к деянию, родовому понятию, чем к его отдельным формам.

Таким образом, с объективной точки зрения нарушение специальных правил не является неделимым. Поэтому оно не может претендовать на закрепление в качестве самостоятельной формы преступного деяния и должно быть охарактеризовано посредством его разновидностей: действия или бездействия. В части особенностей нарушения специальных правил, которые проявляются через отношение виновного к нормативным требованиям, можем возразить, что таковые не относятся к признакам объективной стороны состава преступления, в силу чего не могут характеризовать деяние с внешней стороны.

Своего внимания при характеристике общественно опасного деяния требует точка зрения некоторых ученых, выделяющих наряду с действием и бездействием иную его форму — деятельность. П. С. Дагель и Д. П. Котов, производя такое подразделение, понимали под деятельностью «более или менее длительное поведение, систему взаимосвязанных действий, объединенных определенным единством» [39, с. 38]. А. Ф. Зелинский, разделяя

точку зрения о необходимости и целесообразности выделения деятельности в самостоятельную форму общественно опасного деяния, указывал, что о такой, качественно новой форме совершения преступлений свидетельствуют доминирующие антисоциальные установки в личности преступника [53, с. 55—59; 54, с. 61—62]. Действительно, в ряде случаев (рецидива преступлений, профессионального занятия мошенничеством, убийствами) многократные действия и бездействия могут быть объединены единым понятием, что позволит отразить повышенную общественную опасность преступлений и лица, их совершающего. В связи с этим следует признать, что нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, может и реально сочетает несколько актов преступного поведения лица. Однако применительно к исследуемому составу преступления понятие преступной деятельности не может быть употреблено, так как подобное поведение лица маловозможно в рамках общественно полезной деятельности, нацеленной на создание социального блага.

Одной из особенностей анализируемого преступления является то, что система нарушений правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, характеризуется не только наличием в деянии одного лица сочетающихся действия или бездействия. Она может представлять собой общественно опасные и противоправные деяния нескольких лиц [14, с. 204]. Однако следует заметить, что в данном случае речь о соучастии не идет, поскольку отсутствуют его обязательные субъективные признаки. Указание на сочетание преступных деяний нескольких лиц подчеркивает коллективную (совместную) форму деятельности по обеспечению дорожных условий движения. В теории уголовного права такую форму преступной деятельности называют «неосторожное сопричинение» [81, с. 62; 90, с. 202].

Начальный (конечный) моменты преступного действия или бездействия определяются в зависимости от наличия (отсутствия) совокупности необходимых признаков. Для действия — это (1) физическое телодвижение, (2) общественная опасность и противоправность; для бездействия — (1) обязанность лица выполнить определенное действие, (2) возможность совершить его в данных условиях, (3) невыполнение данным лицом тех требований, которые от него требуются, (4) общественная опасность и

противоправность. Начальным моментом деяния (действия или бездействия) будет тот момент, с которого оно обладает всеми указанными признаками. Конечный момент определяется отпадением одного из них или наступлением общественно опасного последствия [94, с. 75—76, 92]. В части определения конечного момента преступного действия (бездействия) и начала развития причинной связи среди ученых-криминалистов мнения разделились. Верно определяя преступное действие и бездействие как внешнее поведение лица, В. Н. Кудрявцев указывает, что под таковым понимается «поведение, находящееся под контролем сознания и осуществляемое вовне собственными телодвижениями данного человека <...>». Работа механизмов, действия сил природы или поведение третьих лиц, использованные преступником, являются продолжением объективной стороны преступления, часто уже не зависящим от воли субъекта, и охватываются понятием причинной связи между деянием и вредными последствиями» [94, с. 71—76]. Развивая данную точку зрения, И. П. Лановенко полагает, что явления природы и механические процессы связаны с преступным действием человека, однако они не являются составной частью последнего [104, с. 214]. При таком определении границ преступного поведения представляется невозможным включить в деяние лица действие различных управляемых им механизмов, например, дорожно-строительных машин. Управляя той или иной машиной, механизмом, лицом, в таком случае, несет ответственность только за нарушение правил управления, но не за качество выполняемой работы. Воздействие машины, механизма на предмет труда становится зависимым от ее конструктивных особенностей, и ответственность за результат труда, по всей видимости, возлагается на лицо, которое приняло решение об использовании данной машины, механизма. Подобное решение также следует из суждений других ученых, в частности, Н. Ф. Кузнецовой [97, с. 11]. Противоположным указанному является мнение, согласно которому в содержание понятия преступного поведения лица включаются также действие используемых им сил природы, механизмов или поведения третьих лиц. Так, по мнению Н. Д. Дурманова, такое действие, образующее преступление, «охватывает собой не только телодвижение человека, но и те силы, которыми он пользуется, и те закономерности, которые он использует» [49, с. 54]. Менее категоричным представляется мнение М. И. Ковалева и П. Т. Вась-

кова, согласно которому поведением лица считается «сознательно использованное им действие орудий, объективных закономерностей, механизмов и иных обстоятельств» [74, с. 43]. При этом, очевидно, под сознательно использованным действием посторонних сил подразумевается использование лицом, в том числе предвиденных, но не контролируемых им сил и явлений. С. Голуб полагает, что средства совершения преступления используются виновным «для придания ему силы и ловкости во время выполнения объективной стороны состава преступления с намерением достигнуть преступную цель — общественно опасного деяния или последствия» [31, с. 56]. Таким образом, автор объединяет самостоятельное действие средств преступления (например, срабатывание пружины капкана при попадании животного) с действиями субъекта, использующего их.

Полагаем, что физическое телодвижение лица в сочетании с действием машин или механизмов представляет единое целое (действие) лишь в пределах непосредственно контролируемого человеком воздействия с помощью техники на другие предметы материального мира. Подобное мнение было высказано, в частности, также М. С. Гринбергом, но с тем отличием, что действие характеризуется им с точки зрения способности навязывать ситуации (предмету) определенное состояние и исключать иные ее (его) состояния. В пределах такой способности действием лица охватывается действие различных третьих сил [37, с. 33].

Как указывалось в начале настоящего параграфа, специфику нарушения, наказуемого в порядке статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), необходимо устанавливать путем обращения к соответствующим правилам, нормам и стандартам. В таком порядке предлагается характеристика этих нормативных актов как системы «юридических средств и форм результативного, нормативно-организационного воздействия на общественные отношения с целью их упорядочения в соответствии с требованиями общественного развития» [163, с. 97].

В общем плане под «стандартами» понимаются государственные, отраслевые стандарты, технические условия и другие нормативные документы, утвержденные соответствующим органом (научно-техническим или инженерным сообществом или союзом, администрацией предприятия), в которых устанавливаются принципы или характеристики относительно определенных объектов стандартизации или технические требования, которым должна

отвечать конкретная продукция [42]. Под «нормами» понимаются метрологические, строительные, санитарные и другие обязательные требования, утвержденные соответствующим органом, которые устанавливают предельно допустимые величины показателей к продукции и концентрации веществ, гарантирующих ее качество [42]. Далее, «правила» — это утвержденные соответствующим органом метрологические, санитарные, противопожарные, экологические, организационные, технологические и другие требования к производству продукции [42]. Безусловно, в порядке статьи 215⁵ УК Украины (ст. 295 Проекта) наказывается нарушение не любого стандарта или правила, а только того из стандартов или правил, которые обеспечивают безопасность дорожного движения и, более того, нацелены на создание безопасных дорожных условий движения транспортных средств. В данном случае представляется неточной позиция авторов ряда комментариев к Уголовному кодексу Украины, согласно которой нарушение, наказуемое в порядке статьи 215⁵ УК, может заключаться в производстве транспортных средств или их составляющих, допущении технических неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств не допускается [132, с. 661; 91, с. 701; 133, с. 792]. При нарушениях подобного рода деяния виновных лиц должны быть квалифицированы как выпуск или реализация недоброкачественной продукции или как выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или иное нарушение их эксплуатации, что может быть установлено при анализе признаков состава преступления. Действительно, субъектом данного преступления является лицо, ответственное за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иных дорожных сооружений, или лицо, выполняющее такие работы, и речь о производстве транспортных средств не идет.

Одновременно с этим следует еще раз указать на неточность описания в диспозиции ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) характера правил, норм и стандартов. На вышеуказанном примере становится очевидным, что действующая редакция — «правила, нормы и стандарты, обеспечивающие безопасность дорожного движения», помимо неточного отражения непосредственного объекта преступления, не позволяет установить и специальный круг лиц, ответственных по ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Общественные отношения по обеспечению безопасности дорожного движения

регулируются нормативными актами, зачастую не относящимися к строительству, ремонту, реконструкции или содержанию дорог, улиц, железнодорожных переездов, иных дорожных сооружений [152; 153].

Необходимость и возможность уточнения в диспозиции ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) определения правил, норм и стандартов вытекает также из характеристики источников и содержания нарушаемых требований.

Общая теория государства и права под источниками права подразумевает: 1) систему правообразующих факторов — политических, социально-психологических, духовных (общая и политико-правовая культура) и т.п.; 2) внешнюю форму существования юридических норм, обобщения информации о них; и 3) фактический источник норм права [163, с. 52]. Целям настоящего исследования наиболее полно отвечает определение источников права как фактического источника норм права. Подобное определение позволяет указать на субъектов принятия правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, определить их правоспособность, а также выделить из всей совокупности мер и средств правового регулирования общественных отношений те, с помощью (посредством) которых происходит регулирование.

Основы государственной и общественной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения закреплены в Законе Украины от 30 июня 1993 г. «О дорожном движении» [23]. Определяющая роль в системе источников норм права по обеспечению безопасности дорожного движения и безопасных дорожных условий движения транспортных средств, в частности, указанному Закону делегирована Конституцией Украины. Так, статьей 92 Конституции установлено, что исключительно законами Украины определяются «основы ... организации и эксплуатации энергосистем, транспорта и связи» (п. 5 ч. 1 ст. 92) [26]. В дополнение и развитие ст. 92 Конституции ст. 2 Закона «О дорожном движении» содержит указание на систему источников норм, состоящей из данного Закона и нормативных актов законодательства Украины, издаваемых в соответствии с ним.

По общему правилу, согласно Конституции, полномочиями по изданию нормативных актов наделены: Верховная Рада Украины, Президент Украины, Кабинет Министров Украины. В пределах своей компетенции правом на принятие нормативных ак-

тов наделены министерства и иные центральные органы исполнительной власти, среди которых особое внимание уделяется Министерству транспорта и Департаменту автомобильных дорог в его составе.

Согласно статьям 85, 91 Конституции Украины, Верховная Рада принимает законы, постановления и другие акты. Президент Украины во исполнение Конституции и законов Украины издает указы и распоряжения, что предусмотрено статьей 106 Конституции. Кабинет Министров Украины, согласно статье 117 Конституции Украины, в пределах своей компетенции издает постановления и распоряжения (до 1993 года — также и декреты). Правоспособность Кабинета Министров Украины по изданию нормативно-правовых актов по вопросам дорожного движения и его безопасности конкретизирована Законом Украины «О дорожном движении» (статья 4). Указанным Законом закреплена правоспособность органов законодательной и исполнительной власти Автономной Республики Крым, областей и городов республиканского подчинения на «принятие нормативных актов по вопросам дорожного движения и его безопасности, за исключением тех, которые входят в компетенцию Верховной Рады Украины, Кабинета Министров Украины» (статья 5) [23].

Необходимо отметить, что статьей 9 Конституции Украины закреплена юридическая сила международных договоров, ратифицированных Верховной Радой Украины. К международным договорам, согласно статье 1 Закона Украины от 22 декабря 1993 г. «О международных договорах», относятся: договор, соглашение, конвенция, пакт, протокол, обмен письмами или нотами, иные формы и наименования международных договоров [24]. Приоритет юридической силы международных договоров закреплён и статьей 54 Закона Украины «О дорожном движении» [23].

Кроме перечисленных источников следует указать на нормативные акты УССР и бывшего СССР. 12 сентября 1991 г. Верховным Советом УССР был принят Закон «О правопреемственности Украины» [22], в котором закреплён порядок применения на территории Украины законов Украинской ССР и иных нормативных актов. Согласно ст. 3 указанного Закона, на территории Украины применяются законы, утвержденные Верховным Советом Украинской ССР, в части, не противоречащей законам Украины, принятым после провозглашения независимости. Порядок применения на территории независимой Украины норма-

тивных актов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, содержится также в «Каталозі нормативних документів», который ежегодно публикуется Госстандартом Украины [68], в «Переліку нормативних документів у галузі будівництва, що діють на території України» [145]. В некоторых, непосредственно определенных Государственным Комитетом Украины по делам строительства и архитектуры случаях, на территории Украины могут применяться нормативные акты РСФСР по вопросам, обеспечивающим безопасность дорожных условий движения транспортных средств. Нормативные акты бывшего СССР и РСФСР подлежат применению в силу отсутствия соответствующих нормативных актов Украины по регулированию тех или иных отношений (т. е. по аналогии) и при обязательном указании на их использование в том или ином нормативном акте Украины, проекте строительства дороги, в технологической карте.

К системе правовых норм, являющихся источниками правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, следует отнести приказы, инструкции, распоряжения и иные документы (локальные нормы), издаваемые в пределах предприятий, учреждений, организаций лицами, ответственными за строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства.

Таким образом, **источниками** правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения транспортных средств, следует признать: 1) нормативные акты: Верховной Рады Украины (законы, постановления, иные акты), Президента Украины (указы, распоряжения), Кабинета Министров Украины (постановления, распоряжения, декреты), Министерства транспорта Украины и Департамента автомобильных дорог Украины (зарегистрированные в установленном порядке приказы, инструкции, указания), органов законодательной и исполнительной власти Автономной Республики Крым, областей, городов республиканского подчинения; 2) международные договора, ратифицированные Верховной Радой Украины; 3) нормативные акты Украинской ССР, утвержденные Верховным Советом УССР, нормативные акты РСФСР и нормативные акты бывшего СССР, в части, не урегулированной и не противоречащей нормативным актам Украины; 4) локальные нормы предприятий, учреждений, организаций.

Характеристика фактических признаков деяний (действия, бездействия) при совершении преступлений против безопасности дорожного движения будет неполной, если не определить, что уголовную ответственность влечет нарушение исключительно писанных правил, норм и стандартов. При таком подходе гарантируется соблюдение законности в случае привлечения виновных к уголовной ответственности. Принимая во внимание бланкетный характер диспозиции ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), следует также уточнить, что правила, нормы и стандарты, касающиеся обеспечения безопасности дорожных условий движения транспортных средств, подобно иным техническим требованиям, указанным в той или иной норме уголовного закона, не являются источником уголовного права или основанием уголовной ответственности. «Создание такого рода бланкетных норм направлено не на расширение сферы уголовной ответственности ... а на создание обстановки неотвратимости наказания за исключительно опасные нарушения правил использования техники» [71, с. 119]. Содержание правил, норм и стандартов «необходимо устанавливать для конкретизации содержания нарушения» [14, с. 204], поскольку это исходное требование для установления объективной стороны преступлений, связанных с нарушением требований безопасности [105, с. 28].

Содержание анализируемых норм (правил, норм и стандартов) определяется целью обеспечения безопасности дорожного движения посредством регулирования деятельности по строительству, ремонту, реконструкции и содержанию дорожных условий движения транспортных средств. Являясь «нормами физического поведения субъектов права» [201, с. 36], правила, нормы и стандарты содержат описание свойств и признаков предмета указанной производственной деятельности, а также устанавливают порядок и условия его строительства (создания), поддержания в требуемом состоянии.

Определение сферы производственной деятельности по созданию и поддержанию в должном (безопасном) состоянии дорожных условий движения транспортных средств следует проводить посредством анализа признаков этой деятельности. Представляется, что таких признаков можно выделить три: *физический*, *социальный* и *нормативный*. В своей совокупности эти признаки отграничивают аспект безопасности дорожного движения, связанный с обеспечением требуемых дорожных условий, от иных,

обусловленных надежностью водителя, технически исправным состоянием транспортного средства и правомерным поведением всех остальных, кроме водителя, участников дорожного движения.

Физический признак производственной деятельности, регулируемой правилами, нормами и стандартами, заключается в том, что конечным ее результатом является создание безопасных дорожных условий движения транспортных средств. Субстратом физического признака являются дороги, улицы, железнодорожные переезды, иное дорожное обустройство. В плане анализа условий дорожного движения основное внимание необходимо уделить понятию «дорога» и ее разновидностям: автомобильная дорога и трамвайный путь. Дорога объединяет в себе пути непосредственного перемещения в пространстве механических (в том числе общего пользования) транспортных средств, велосипедов, мопедов, а также пешеходов и иных участников дорожного движения. По автомобильной дороге движение механических транспортных средств происходит в пределах зоны отчуждения и красных линий. Под полосой отчуждения следует понимать участок земли, на котором дорога сооружена и куда входят земляное полотно, дорожная одежда, проезжая часть, обочины, искусственные и линейные сооружения и все виды обстановки [47, с. 5]. Под красными линиями следует понимать внешнюю кромку пешеходного тротуара вдоль автомобильной дороги [41, с. 47]. По своему функциональному назначению автомобильные дороги подразделяются на основные, временные, вспомогательные и второстепенные, а в зависимости от принадлежности — на дороги общего пользования, ведомственные и частные. Кроме этого, автомобильные дороги межгородского сообщения подразделяются на дороги государственного и местного значения [23]. Определяющей характеристикой автомобильной дороги любого назначения являются ее транспортно-эксплуатационные показатели, т. е. показатели технического уровня дороги и эксплуатационных возможностей. Среди таких показателей, которые отражают уровень безопасности, необходимо отметить скорость, интенсивность и состав дорожного движения, уровень аварийности, качество дорожного покрытия. Геометрические параметры являются внешними признаками автомобильной дороги (ширина проезжей части, количество полос движения, наличие тротуаров, обочин, ровность проезжей части и пр.). Основные геометрические параметры и показатели заносятся в паспорт дороги и в зависимости

от их совокупного значения автомобильные дороги подразделяются на категории. Элементом автомобильной дороги является «дорожная одежда». Это многослойная (или однослойная) конструкция, воспринимающая нагрузку от транспортных средств и передающая ее на грунтовое основание или на подстилочный грунт [47, с. 22]. Состояние верхнего слоя дорожной одежды, а точнее, ровность проезжей части (слоя износа), является определяющим в плане обеспечения безопасности дорожных условий движения транспортных средств.

К трамвайным путям относятся инженерные сооружения, предназначенные для движения рельсовых транспортных средств общего пользования. В зависимости от наличной возможности трамвайные пути устраиваются в зоне отвода (вдали от проезжей части автомобильной дороги и пешеходного тротуара), параллельно или в пределах проезжей части автомобильных дорог. К основным элементам трамвайного пути относятся земляная одежда, железное полотно, контактная сеть [154].

Помимо дорог, статья 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) указывает на улицы, железнодорожные переезды, другие дорожные сооружения как на составные дорожных условий движения*. В своем определении «улица» во многом синонимична с понятием «дорога», с той лишь особенностью, что в населенных пунктах термин «улица» (проспект, переулок, шоссе) с добавлением ее личного названия получил более широкое распространение.

Своего разрешения требует вопрос о правомерности отнесения к дороге как к составляющей понятие дорожные условия движения транспортных средств, подъездных путей к жилым многоквартирным домам, дорог, которые проложены вдоль домов в пределах дворов. Представляется, что такие участки движения транспортных средств необходимо относить к элементам наружного благоустройства придомовой территории [149] и не

* В данном случае законодатель, указав в ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) на иные дорожные сооружения, расширил понятие дорожных условий в сравнении с аналогичным понятием, вытекающим из Закона Украины от 30 июня 1993 г. «О дорожном движении». Этот Закон, в частности статьи 21—23, не содержит указания на «иные дорожные сооружения» [23], что, по нашему мнению, требует уточнения. Представляется вполне возможным дополнить указанный Закон понятием «дорожные сооружения» и использовать наряду с понятиями «автомобильная дорога», «улица», «железнодорожный переезд» для регулирования общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения.

признавать несоответствие условий движения в их пределах нарушением правил, норм или стандартов. Кроме этого, пунктом 12.5 Правил дорожного движения скорость движения транспортных средств в жилых зонах ограничена до 20 км/час [153, с. 21], что значительно снижает возможность утраты над ними контроля.

К железнодорожным переездам относятся пересечения автомобильной дороги с железной в одном уровне, устраиваемое преимущественно на прямых участках пересекающихся дорог и, как правило, вне пределов железнодорожных станций и маневровых путей [170, с. 38; 47, с. 23]. Характерно, что основным требованием к железнодорожному переезду является обеспечение беспрепятственного пересечения железнодорожного полотна транспортными средствами. К требованиям безопасности, которые предъявляются к железнодорожному переезду, также относятся: совмещение дорожного полотна с железнодорожным в плане и продольном профиле, устройство удобного подъезда к железной дороге, установка дорожных знаков, оборудование переезда средствами сигнализации и регулирования движения (светофорами и соответствующей дорожной разметкой), обустройство водоотвода. В зависимости от значения и уровня обустройства железнодорожные переезды подразделяются на 4 категории [48].

К числу «иных дорожных сооружений» относятся искусственные сооружения, устраиваемые при пересечении автомобильными дорогами рек, оврагов, горных хребтов, дорог иного уровня и других препятствий, снегозащитные и противообвальные (мосты, путепроводы, тоннели, эстакады, трубы, водоотводные устройства, галереи, подпорные стены и др.) [47, с. 9]. К дорожным сооружениям также относятся дорожные инженерные устройства (автобусные остановки, переходно-скоростные полосы, площадки для остановок и стоянки автомобилей, устройства для защиты дорог от снежных лавин, заносов, линии связи и освещение дорог) [47, с. 9], а также элементы обстановки дороги (дорожные знаки, разметка дорог, ограждения, светофоры) [47, с. 255].

Социальный признак деятельности по созданию дорожных условий движения транспортных средств заключается в том, что в них вкладывается человеческий труд. Вложение труда происходит при определенных видах производственной деятельности. Конкретные виды таковой перечислены в диспозиции ст. 215³

УК (ст. 295 Проекта) — это «строительство», «реконструкция», «ремонт», «содержание».

Под строительством в широком значении этого слова понимают производственную деятельность по получению готовых товаров или предметов, которые предназначены для удовлетворения потребностей человека либо призваны быть использованными в экономике [12, с. 586—587]. При этом предметам или товарам придается потребительская форма при соответствующем содержании. Понятием дорожного строительства охватывается процесс, комплекс работ, выполняемых для упорядочения и взаимного согласования отдельных элементов дорожных условий движения с целью создания состояния безопасности, комфорта и естественного удобства движения транспортных средств. Сюда относится строительство автомобильных дорог, мостов, других инженерных сооружений и дорожных линейных зданий. Так, в ходе дорожного строительства на подготовленный грунт в определенном порядке укладываются вещества и материалы, возводятся соответствующие сооружения, устанавливается и монтируется инженерное обустройство и т. д.

Законченные строительством и введенные в эксплуатацию автомобильные дороги и трамвайные пути подвергаются активному потреблению их свойств и качеств, что влечет возникновение деформаций дорожного покрытия, ухудшение состояния рельс, контактной сети. Кроме того, изменяются в сторону повышения требования к дорожным условиям, вызванные увеличением транспортного потока. Наличие износа требует проведения ремонта, а увеличение требований к завершённому строительством объекту — его реконструкции. Следует также отметить, что снижение темпов износа дорожных условий движения как предметов потребления без значительных материальных затрат достигается путем проведения работ по их содержанию в заданном состоянии. Таким образом, производственная деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожных условий движения транспортных средств, помимо строительства, характеризуется такими видами, как ремонт, реконструкция и содержание.

Под ремонтом понимается комплекс работ, при котором восстанавливаются отдельные элементы дорожных условий, их потребительские качества и свойства до проектного состояния. В зависимости от объемов выполняемых работ и их периодичности ремонт подразделяется на капитальный, средний и текущий.

Следует отметить, что в процессе ремонта дорожные условия восстанавливаются без существенного улучшения транспортно-эксплуатационных характеристик ремонтируемых объектов. Напротив, повышение таких характеристик производится в ходе реконструкции дороги (пути), т.е. выполнении комплекса строительных работ на существующем объекте с целью повышения транспортно-эксплуатационных показателей и последующим его переводом целиком или отдельных участков в более высокую категорию [47, с. 213].

Содержание дороги (пути) или дорожных условий движения предполагает проведение комплекса работ по систематическому уходу за дорожным покрытием, обочинами, откосами, сооружениями и полосой отвода в целях поддержания их в проезжем состоянии, надлежащем порядке и чистоте для обеспечения хорошей службы дороги и беспрепятственного движения транспорта в течение всего года [79, с. 397].

Приведенная краткая характеристика видов производственной деятельности по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств будет неполной, если не указать на необходимость еще одного уточнения содержания диспозиции ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Дело в том, что всякое строительство или реконструкция **невозможны без предварительного проектирования** данных видов производственной деятельности, а ремонт и содержание нацелены на восстановление (поддержание) состояния, соответствующего проектному.

В плане производственной деятельности в сфере дорожного движения необходимо заметить, что существует множество исходных контрольных чисел и показателей движения транспортного средства, управления им, которые берутся за основу при разработке проектов строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов, иных дорожных сооружений. Наличие таких расчетов свидетельствует о том, что транспортно-эксплуатационные показатели дороги определяются на стадии проектирования. Кроме того, соблюдение нормативных требований при проектировании является основой для последующих видов производственной деятельности — нарушение правил, норм и стандартов, допущенное при проектировании, может негативно отразиться на качестве всех последующих работ. Зависимость качества строительства (реконструкции, ремонта) дорожных условий движения от проекта закреплена в ст. 22 Закона Украины «О дорожном движении».

Таким образом, следует вывод, что **производственная деятельность по установлению и поддержанию безопасности дорожных условий движения транспортных средств охватывает и такой ее вид, как проектирование**. На наш взгляд, это следует непосредственно отразить в диспозиции ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта).

В части **нормативного признака** сферы производственной деятельности по созданию и поддержанию безопасных дорожных условий движения транспортных средств следует указать на взаимозависимость их качественного состояния и отнесения дороги к одной из категорий. Существует пять категорий автомобильной дороги, которые отличаются между собой разрешенной скоростью движения транспортных средств, установленными уровнями его удобства и безопасности. С. Л. Клейтман, Л. Я. Лагунов, Г. И. Гринченко среди критериев подразделения дорог на категории указывают также на среднегодовую суточную интенсивность движения автомобилей и, соответственно, определяют условные границы от 200 (V категория) до 500000 и более (I категория) автомобилей [9, с. 10]. Из содержания СНиП II-Д. 5-72 «Нормы проектирования. Автомобильные дороги» вытекает менее полярная градация категорий автомобильных дорог — 7000 авт/сут и более (I категория) — до 200 авт/сут (V) [170, с. 7]. Согласно Приложению А к ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану», в населенных пунктах автомобильные дороги подразделяются на 3 группы: магистральные дороги непрерывного и регулируемого движения (группа А), магистральные улицы общегородского значения непрерывного и регулируемого движения, районного значения (группа Б), улицы и дороги местного значения (группа В) [48]. Считаю необходимым отметить, что нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, допущенное на автомобильной дороге с более низкими транспортно-эксплуатационными параметрами и, в силу этого, не относящейся к какой-либо категории (группе), не может квалифицироваться как преступление согласно ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Данное утверждение обосновывается тем, что при создании дороги более низкого качества овеществляется относительно малое количество человеческого труда (социальный признак). Ограниченный объем участия человека отражается на результате труда — дорожных условиях движения, в котором сохраняет преобладание природная

естественность (физический признак). Как следствие слабого проявления физического признака, на такой дороге невозможно обеспечить (гарантировать) движение транспортных средств с нормативно разрешенной скоростью.

Конкретное содержание нарушения тех или иных правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, определяется этапом производственной деятельности по созданию дорог, улиц, железнодорожных переездов, иных дорожных сооружений. Так, на этапе проектирования могут нарушаться, например, требования ДБН В.2.3—4—2000 «Автомобільні дороги. Проектування і будівництво», ДБН 360-92. «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» [41], СНиП II-44-78. «Тоннели железнодорожные и автодорожные. Нормы проектирования» [172], ВСН 85-68 «Технические указания по проектированию и сооружению пролетных строений автодорожных и городских мостов» [180]. Соответственно, на этапе строительства и приемки в эксплуатацию автомобильных дорог — требования Правил эксплуатации трамвая и троллейбуса [154], ВСН 19-89. «Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог» [156], СНиП III-44-77. «Тоннели железнодорожные, автодорожные и гидротехнические. Метрополитены. Правила производства и приемки работ» [173], ДСТУ 2586-94. «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» [69], ДСТУ 2587-94. «Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування» [69], ДСТУ 1966-86. «Безпека дорожнього руху. Огорожі дорожні переносні. Правила застосування» [96] и другие нормы. На этапе эксплуатации дорожных условий движения (поддержания в состоянии, установленном в нормах по приемке в эксплуатацию) возможно нарушение, например, требований «Єдиних правил ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними і охорони» [58], ДСТУ 3587-97. «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану» [48].

Для полной характеристики деяния необходимо уделить внимание *времени совершения нарушения*. Анализ данного признака объективной стороны состава преступления позволит определить начало и окончание общественно опасного деяния, отсчета сроков давности привлечения к уголовной ответственности, а также разрешить другие уголовно-правовые вопросы. Согласно диспозиции указанной статьи (с учетом вышеизложенных суждений о

видах производственной деятельности), ответственность предусмотрена за нарушение правил, норм и стандартов, совершенное лицом, ответственным за проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог (путей), улиц, железнодорожных переездов, иных дорожных сооружений. Следовательно, временем, когда может быть допущено нарушение, есть время проектирования, строительства, реконструкции, ремонта или выполнения определенных работ по содержанию в требуемом состоянии дорожных условий движения. Начало промежутка времени, в течение которого фактически возможно совершение нарушения правил, норм и стандартов, определяется соответствующими документами. Так, началом того или иного вида деятельности следует считать время, указанное в соответствующем договоре на выполнение работ, а окончанием — подписание акта их приемки заказчиком (например, прием проекта). При необходимости приостановления дорожного движения на участке дороги в связи с его реконструкцией, ремонтом или проведением работ по содержанию время возможного нарушения определяется по времени, указанном в соответствующем ордере (выдается согласно требованиям статьи 26 Закона Украины от 30 июня 1993 г. «О дорожном движении» [23]. Сроки устранения тех или иных помех (препятствий) дорожному движению содержатся также в объеме требований по содержанию автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов и иного дорожного обустройства. Так, согласно п. 3.11 ДСТУ 3587-97 состояние дорожного покрытия проверяется подекадно, а устранение его неровностей должно быть произведено, согласно п. 3.14, в течение строительного сезона. Если же неровность вызвана, в частности, возвышением крышки канализационного люка, устранение помехи движению должно быть произведено в течение 7 суток (п. 3.19) [48]. Примечательно также то, что время совершения нарушения и время наступления последствий нарушения разорваны во времени — констатация нарушения возможна только после ввода дороги (пути) в эксплуатацию. В части определения времени совершения нарушения верную позицию занимают Н. И. Коржанский и В. А. Мыслывый. Эти ученые указывают на необходимость ввода участка дороги в эксплуатацию как на обязательное условие для привлечения виновных к ответственности за создание аварийной (опасной) обстановки и наступление последствий, предусмотренных законом [79, с. 396; 80, с. 65].

Социальное содержание рассматриваемого деяния (действия или бездействия) заключается в том, что им нарушаются отношения по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств, а именно, водитель лишается объективной возможности заблаговременно увидеть существующую опасность и принять меры по снижению скорости или полной остановке транспортного средства (п. 12.3 Правил дорожного движения). Этим же деяние (действие или бездействие) создает опасность в сфере дорожного движения и возможность причинения вреда (ущерба) жизни и здоровью человека, а также собственности, либо причиняет такой вред и поэтому является общественно опасным.

§ 2. Общественно опасные последствия преступления

Преступление, как и любое другое деяние человека, производит в окружающей среде (естественной или социальной) определенные изменения. Изменения в социальной среде рассматриваются с точки зрения их полезности или вредности, оцениваются и определяются как желаемые обществом (позитивные) или угрожающие ему (негативные). Общественная опасность преступления есть отрицательная оценка обществом изменений, произошедших в социальной среде, которая отражает волеизъявление законодателя о недопустимости данного деяния и свидетельствует о нанесении или же о создании угрозы нанесения ущерба объектам уголовно-правовой охраны. Содержание и свойства такого ущерба определяются содержанием и свойствами объекта посягательства — «последствие как таковое немислимо без объекта и во многом определяется объектом преступления» [130, с. 11].

Как отмечалось при характеристике объекта преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), преступному посягательству подвергаются непосредственный и дополнительные обязательные объекты. Нами признаны непосредственным объектом преступления общественные отношения по обеспечению безопасных дорожных условий движения транспортных средств, а дополнительными — жизнь и здоровье человека. Было также установлено, что в результате совершения деяния, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), практически во всех случаях причиняется ущерб отношениям собственности, и порой весьма

значительный. В связи с чем — высказано предложение о необходимости установления дополнительной охраны этих отношений нормой, заключенной в ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Поэтому при характеристике последствий анализируемого преступления необходимо определить свойства и объем ущерба, который может быть нанесен или наносится непосредственному и дополнительным обязательным объектам, в том числе отношениям собственности.

В процессе изложения понятия и содержания непосредственного объекта и механизма причинения ему вреда было указано, что виновный путем полного или частичного исключения своего необходимого поведения из общественных отношений при бездействии или путем активного отрицательного действия воздействует на взаимосвязь субъектов отношений транспортной безопасности, разрывает ее в каком-либо звене или изменяет. Подобное поведение лица, совершающего общественно опасное деяние, деформирует канал переноса закономерностей и расчетов, положенных в основу требований (правил, норм и стандартов) безопасности дорожных условий движения транспортных средств, на процесс и результат создания таких условий. Другими словами, из всего объема существующих требований соблюдаются далеко не все, и вследствие этого в участки дороги с относительно безопасными условиями движения вкрапливаются опасные зоны. Физические свойства опасных зон негативно отражаются на способности дорожных условий удерживать дорожно-транспортные средства в устойчивом и подконтрольном состоянии, и поэтому деятельность по эксплуатации таких транспортных средств становится опасной. Возникновение опасности движения транспортных средств свидетельствует о реальных изменениях, произошедших в сфере дорожного движения, в связи с чем обретает важность определение критериев констатации таких изменений. При этом необходимо исходить из того, что социальная сущность вреда «выражается в совокупности отрицательных последствий правонарушения, представляющих собой нарушение правопорядка, дезорганизацию общественных отношений и одновременно (хотя и не всегда) умаление, уничтожение какого-либо блага, ценности, субъективного права, ограничение пользования ими, стеснение свободы поведения других субъектов, вопреки закону» [117, с. 8—9].

В сфере дорожного движения жизнь и здоровье человека, собственность охраняются от опасности причинения вреда, поэто-

му можно утверждать, что снижение уровня безопасности дорожных условий движения транспортных средств и возникновение опасности причинения вреда жизни и здоровью человека, собственности есть непосредственным последствием преступления, наказуемого в порядке статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Это последствие или ущерб не подчиняется точному измерению в каком-то натуральном (числе, весе и т. п.) или денежном выражении [116, с. 71], поскольку степень или уровень обеспечения безопасности есть величины относительные и, следовательно, определяемые совокупностью ряда условий.

Прежде всего, нарушение правил, норм и стандартов влечет создание опасного участка (зоны) на дороге, в условиях которого водители транспортных средств частично или полностью утрачивают контроль над источником повышенной опасности (по причине, например, несвоевременного получения информации об изменении (ухудшении) условий движения по дороге, неадекватного на них реагирования), вынуждены работать в сложных условиях. А. П. Васильев характеризует опасный участок дороги как такой, на котором отсутствует (затруднено) четкое представление водителя о направлении движения, правильная оценка им состояния покрытия, режима движения транспортного потока на дороге, видимость дороги на расстоянии, необходимом для безопасной остановки [21, с. 5]. При условии движения транспортных средств с определенной скоростью опасность может выражаться в наличии гололеда на участке дороги, которая в целом имеет сухую проезжую часть (48,3 % дорожно-транспортных происшествий по причине неудовлетворительного состояния дорожных условий совершается в условиях гололеда); в отсутствие дорожного знака, предупреждающего об опасном месте (зоне): повороте, проведении работ, иного препятствия движению (соответственно, 3,6 % дорожно-транспортных происшествий); в ограниченной видимости из-за строений, насаждений и других причин (1,2 % дорожно-транспортных происшествий) [111, с. 131]. Кроме этого, водители транспортных средств по причине некачественного состояния дорожных условий попадают в так называемые «транспортные конфликтные» ситуации, требующие частых изменений траектории и скоростей движения, принятия иных предупредительных акций при дефиците времени и тем самым провоцирующие на нарушение правил дорожного движения и создающие преграды нормальному режиму работы транс-

портного потока [43, с. 104; 200, с. 36]. В условиях транспортно-го конфликта, который к тому же характеризуется отсутствием каких-либо принципов или правил, водитель зачастую испытывает стихийный и неподдающийся контролю взрыв недовольства [198, с. 52—57]. Подобное состояние психики сопряжено с увеличением пульса [200, с. 39], что обуславливает частичную утрату контроля над транспортным средством. Одним из показателей (признаков) конфликтной ситуации является также отрицательное ускорение автомобиля (до $7,0 \text{ м/с}^2$) [200, с. 39], свидетельствующее о вынужденном и резком (непредвиденном) изменении режима движения транспортного средства. В силу указанных свойств дорожные условия движения, порождающие транспортный конфликт, следует признать опасными, а реальное существование таких дорожных условий — опасностью дорожного движения.

Нарушение (несоблюдение) требований правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, влечет также образование иных опасностей движения. В качестве примера таких опасностей можно назвать потерю автомобилем управляемости, вызванной попаданием колеса в (на) неровность проезжей части, что влечет резкое и неожиданное изменение направления качения колеса. Следующий пример — «дорожный гипноз», т.е. состояние водителя, вызванное монотонностью условий движения и недостатком активизирующей информации (сенсорного голода), при котором понижается время реакции и различимость условий движения [47, с. 247]. Далее, опасным следует признать участок дороги с низкой (недостаточной) пропускной способностью проезжей части, что создает повышенную напряженность работы водителей и риск наезда на впереди движущееся транспортное средство. К опасным условиям дорожного движения относится и отсутствие необходимых ограждений проезжей части на крутых склонах обочины.

В. Ф. Бабков, исследуя возможности технического разрешения трудностей и улучшения условий дорожного движения, выделяет признаки опасных участков дороги, в числе которых указывает на недостаточную видимость в плане и продольном профиле, создающую опасность наезда на препятствие или столкновения с идущим на обгон встречным автомобилем. Опасным, по его мнению, признается несоответствие численного значения

состояния одного из элементов дороги скоростям движения, развиваемым на предшествующих участках дороги (т.е. отсутствие плавного «перехода» от высокоскоростных условий движения к низкоскоростным). Им сюда же отнесены резкие изменения направления дороги и места, где у водителей создается неправильное представление о дальнейшем направлении дороги, или места, где часть транспортного потока изменяет скорость или совершает перестроение. Небезопасными, по его мнению, считаются короткие отрезки проезжей части, на которых значительно ухудшаются условия движения в неблагоприятную погоду, и сужения проезжей части или ее разветвления, на которых происходит разделение, слияние или пересечение транспортных потоков. Опасным является также неожиданное (не предупрежденное соответствующим знаком) появление на проезжей части пешеходов, пассажиров транспортных средств общего пользования или диких животных [7, с. 30—31].

Таким образом, *опасной следует признать ситуацию, которая характеризуется неожиданным возникновением (1), тяжелым характером грозящей опасности (окружающим или водителю) (2), чрезвычайно высокой степенью вероятности перерастания этой опасности в реальные последствия (3) и, наконец, быстротечностью, порождающей крайний дефицит времени на обдумывание и принятие решения (4)*. Подобные ситуации содержат также потенциальные причины сильного «транспортного конфликта» и более точно именуется «экстремальными» [126, с. 191]. Одним из выявленных примеров такой ситуации может послужить участок дороги республиканского значения у села Вышкив Долинского района Ивано-Франковской области. Опасность данного участка пути заключается в сочетании длинного спуска с поворотом, который был запроектирован и принят в эксплуатацию без требуемого наклона в профиле (т.е. с отсутствием виража). Кроме того, поворот не содержит дорожного ограждения и обрамляется глубоким рвом. На этом повороте автомобили, под действием центробежной силы, выезжают за пределы проезжей части и буквально сваливаются в ров. Только за период 1994—1996 гг. на этом участке погибло 7 и травмировано более 10 человек [20, с. 28].

Анализ причин возникновения непосредственных (первого рода) последствий нарушения требований безопасности позволяет условно их разделить на две группы: (1) влекущие механическую неустойчивость транспортного средства и (2) ухудшаю-

щие психофизиологическое и эмоциональное состояние водителя. Наступление таких последствий связано с созданием угрозы безопасности дорожного движения и причинения вреда жизни и здоровью его участникам, собственности. Как признак объективной стороны преступления опасная обстановка в сфере дорожного движения определяет общественную опасность нарушения соответствующих правил, норм и стандартов и раскрывает причинную связь нарушения с причиненным вредом [112, с. 84—89].

Невозможность определения ущерба безопасности, как последствия посяательства на непосредственный объект, не является препятствием для выработки количественных показателей уровня безопасности, относительного состояния дорожных условий движения. Согласно расчетам специалистов в области дорожного движения, уровень обеспечения безопасности дорожного движения и опасность возникновения дорожно-транспортного происшествия (причинения вреда жизни и здоровью людей, собственности) следует определять по формуле: $Kб = V/V_{\text{ход}}$, где $Kб$ — коэффициент безопасности; V — скорость, обеспечиваемая опасным участком, $V_{\text{ход}}$ — скорость, которая может быть развита на предшествующем участке проезжей части [7, с. 27; 47, с. 252]. Под обеспечением скорости специалисты в области транспортной безопасности понимают совокупное значение таких факторов движения, как обзорность участка дороги, сцепление колес с проезжей частью, устойчивость транспортного средства, вибронагруженность проезжей части, акустический комфорт. При этом расчет производится для одиночного, свободно движущегося автомобиля. Определенный по формуле коэффициент, близкий к единице (в отдельных случаях — выше 0,6) [136, с. 5], свидетельствует о высокой (достаточной) безопасности условий дорожного движения на определенном отрезке проезжей части. Соответственно, уменьшение коэффициента (необходимость снижения скорости движения) свидетельствует о наличии опасности. Показателем безопасности условий дорожного движения, правда, с некоторой долей условности, является также суммарное количество дорожно-транспортных происшествий, случившихся на участке дороги за определенный промежуток времени. В Великобритании, например, к опасным относят участки, на которых на протяжении 0,3 км за 3 года случилось не менее 12 происшествий; в ФРГ — участки, на которых за год произошло не менее

10 различных или 4 однородных дорожно-транспортных происшествия; в Российской Федерации опасность участков оценивают в зависимости от соотношения среднего числа происшествий на 1 км за 3 года на всей дороге и их числа на коротких участках, где они сосредоточивались [7, с. 21—22]. В Украине ведется учет количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорогах, улицах, железнодорожных переездах [147]. Однако количественных критериев определения опасных мест, подобно вышеупомянутым, пока не разработано.

Для последствий преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), характерно то, что нарушение требований соответствующих норм в ходе создания условий дорожного движения и причинение вреда безопасности дорожного движения не совпадает во времени. Находясь в жесткой зависимости от деяния, непосредственное последствие нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, проявляется только в процессе эксплуатации участка автомобильного пути (т.е. при движении по дороге транспортного средства). Другими словами, при нарушении виновное лицо не создает тотчас непосредственной (реальной) опасности жизни и здоровью людей, собственности, как это свойственно большинству нарушений правил безопасности во время выполнения работ с повышенной опасностью или нарушению правил безопасности на взрывоопасных предприятиях или во взрывоопасных цехах. Данная особенность непосредственных последствий (создание общей опасности), характерных для преступлений, ответственность за совершение которых предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), в определенной мере обосновывает позицию законодателя в части установления уголовной ответственности только за нарушение, причинившее вред дополнительному обязательному объекту (жизни и здоровью человека). Но, с другой стороны, такое решение предполагает отказ от самостоятельной уголовно-правовой защиты непосредственного объекта — общественных отношений по обеспечению безопасных дорожных условий движения транспортных средств.

Характеристика признаков опасного места и порядка определения коэффициента безопасности движения позволяет выявить очаг общей опасности причинения вреда в ходе приемки законченных строительством участков дороги или проведения календарных осмотров состояния безопасности. Однако сам по себе

очаг опасности не представляет реальной угрозы жизни и здоровью человека, собственности и подобное положение вещей может сохраняться в течение некоторого времени. Поражающие свойства очага опасности проявляются (трансформируются в реальность) только в совокупности с движением транспортного средства, приводят к выходу последнего из-под контроля водителя, совершению дорожно-транспортных происшествий и причинению вреда жизни и здоровью человека, имуществу. Так, гололед, образовавшийся на месте залитого водой поворота дороги, сам по себе не опасен. Но его наличие есть нарушение стандарта коэффициента сцепления покрышек с поверхностью проезжей части. Если это поворот городской улицы, то он не имеет (по стандартам) наклона в профиле (т.е. выража). Более того, допустим, что остальной участок дороги сухой, так как осадков перед заморозками не было, а вода задержалась только на просевшем месте. При движении на таком повороте автомобиль должно выбросить за пределы проезжей части на тротуар, водитель в подобной ситуации полностью или частично может утратить над ним контроль, движение автомобиля станет произвольным. Столкновение транспортного средства с препятствием или наезд на пешехода может и не произойти, но транспортное средство уже предоставлено силам природы, оно будет перемещаться самопроизвольно. В таком случае опасность причинения предусмотренного законом вреда из разряда возможности (вероятности) переходит в разряд реальности. С прекращением произвольного движения реальность причинения вреда (реальная опасность) истощает себя. Опасное место в таких случаях не играет своей «роковой» роли, а поведение транспортного средства лишь наглядно демонстрирует необходимость принятия соответствующих мер безопасности. Прежде всего данные меры должны быть направлены на локализацию (ограждение) и последующее уничтожение очага опасности. Однако представляется, что борьбу с общественно опасными последствиями необходимо вести не только на организационно-техническом, но и на законодательном уровне, путем установления уголовной ответственности. Соответственно, к уголовной ответственности, на наш взгляд, следует привлекать не только в случае наступления последствий, указанных в ст. 215 УК (ст. 293 Проекта), но и за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, создавшее реальную опас-

ность причинения вреда жизни и здоровью человека, собственности.

Так выглядят последствия общественно опасного воздействия на непосредственный объект преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена статьей 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Это, как отмечалось ранее, последствия первого уровня. Но на данном этапе анализ последствий данного преступления не завершается. Далее, необходимо перейти к характеристике последствий, указанных в диспозиции нормы уголовного закона и в связи с наступлением которых законодатель предусмотрел уголовную ответственность.

Относительно частая повторяемость того или иного признака состава преступления в нескольких однородных статьях Уголовного кодекса позволяет законодателю, используя прием юридической техники, несколько оптимизировать форму и структуру закона, уменьшить его объем без ущерба для содержания [163, с. 157]. Одним из приемов юридической техники, наблюдаемом при изучении содержания ряда норм УК, является использование законодателем в диспозиции одной статьи отсылки к диспозиции другой статьи УК [202, с. 664—665]. Такой прием использован, в частности, при формулировании диспозиции статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, влечет уголовную ответственность виновного лица лишь в случае наступления последствий, предусмотренных ст. 215 УК (ст. 293 Проекта): телесных повреждений различной степени тяжести или смерти одного либо нескольких человек. Различие в тяжести наступивших последствий на квалификацию данного преступления, как видим, не влияет, а оценивается только при определении меры наказания виновных лиц. Такова особенность состава преступления, состоящего из одной части и не содержащего квалифицирующих признаков. Подобный, несколько нивелированный подход к оценке степени общественной опасности нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, представляется и нелогичным, и недопустимым. При том, что ст. 215 УК (ст. 293 Проекта) разделена на три части и, в зависимости от тяжести наступившего вреда, предусматривает различные меры наказания, в ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) содержится общая отсылка к любому из указанных в

ней последствий. Однако мера наказания в ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) предусмотрена самостоятельно, отдельно от последствий, без отсылки к ст. 215 УК (ст. 293 Проекта). С другой стороны, соблюдение принципа индивидуализации наказания требует, чтобы возможное наказание за преступление соответствовало степени тяжести последнего.

Под причинением смерти следует понимать противоправное (в данном случае — общественно опасное, неосторожное) лишение жизни хотя бы одного человека [171, с. 6; 18, с. 6]. Под телесными повреждениями, согласно Правилам судебно-медицинского определения степени тяжести телесных повреждений, утвержденным Приказом Министерства здравоохранения Украины от 17 января 1995 г. № 6, понимается нарушение анатомической целостности тканей, органов и их функций, возникающее вследствие действия одного или нескольких внешних поражающих факторов — физических, химических, биологических, психических [157, с. 3]. Смерть человека или телесные повреждения, в плане возможных последствий выхода транспортного средства из-под контроля водителя, являются результатом соударения частей тела с деталями транспортных средств или с элементами дорожных условий (проезжей части, ограждений и пр.). С учетом особенностей источника повышенной опасности — деятельности по использованию транспортных средств и способа воздействия на человека из совокупности названных в Правилах факторов, причиняющих вред жизни или здоровью, следует выделить физический. Особое внимание к данному фактору обусловлено тем, что требования правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, нацелены, прежде всего, на удержание транспортного средства в пределах проезжей части в подконтрольном состоянии и предотвращение смешивания транспортного и пешеходного потоков. Соответственно, соблюдение требований, изложенных в данных нормативных актах, позволяет избежать поражающего воздействия на тело человека корпуса транспортного средства или жестких дорожных конструкций.

Таким образом, последствием общественно опасного деяния (нарушения) и, соответственно, конститутивным признаком объективной стороны состава анализируемого преступления является ущерб **дополнительному обязательному** объекту, выраженный в причинении смерти или телесных повреждений различной степени тяжести.

Определенные сомнения вызывает обоснованность привлечения к уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, если это повлекло легкие телесные повреждения. В плане характеристики психического отношения виновного к последствиям нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта Пленум Верховного Суда Украины в постановлении от 24 декабря 1982 г. № 7 (с учетом последующих изменений и дополнений) указал на возможность только неосторожной формы вины [52, с. 298]. В таком случае причинение вреда жизни и здоровью человека, в том числе и легких телесных повреждений, является неосторожным. Если мы обратимся к общим нормам, непосредственно защищающим жизнь и здоровье человека, то заметим, что в статье 105 УК (ст. 127 Проекта) предусмотрена ответственность за неосторожное причинение лишь тяжких или средней тяжести телесных повреждений. Легкие телесные повреждения влекут уголовную ответственность только при умышленной форме вины. Сопоставление последствий, предусмотренных ст. 215 УК, с преступлениями против личности (глава III УК), позволяет прийти к выводу, что в ст. ст. 215, 215², 215³ УК не соблюдается один из нормативных принципов криминализации — согласованность норм, устанавливающих модели поведения, со всей совокупностью действующих норм, регулирующих взаимосвязанные отношения [195, с. 69]. Очевидно, что нарушение специальных требований безопасности, повлекшее неосторожное легкое телесное повреждение и не создававшее угрозу причинения более тяжкого вреда, не содержит большей общественной опасности в сравнении с обычными случаями неосторожного причинения подобного рода последствий и подлежит декриминализации*.

Наряду с предложением декриминализации нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорож-

* С удовлетворением отмечаем, что законодатель при изложении ст. ст. 293 и 295 Проекта нового Уголовного кодекса Украины учел предложение о декриминализации нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автодорожного транспорта, повлекшего легкие телесные повреждения. Данное предложение в числе других предложений по усовершенствованию редакции ст. 215³ УК 11 ноября 1998 г. было направлено в Комитет Верховной Рады по вопросам законодательного обеспечения правоохранительной деятельности и борьбы с организованной преступностью и коррупцией.

ных условий движения транспортных средств, повлекшего причинение вреда здоровью потерпевшему в виде легких телесных повреждений, следует отметить, что ряд ученых при определении факторов тяжести преступного деяния среди прочих указывают размер имущественного ущерба [33, с. 67—70; 197, с. 32]. В своих доводах эти ученые апеллируют прежде всего к изменениям социально-экономических условий, наблюдаемых в Украине и обозначаемых как формирование новых рыночных отношений, а также указывают на необходимость установления в законодательном порядке возможности гибкого подхода к оценке степени общественной опасности содеянного. Представляется, что данное предложение заслуживает поддержки и одобрения. Не отказываясь в целом от «материальной» конструкции анализируемого состава преступления, считаем необходимым предусмотреть в уголовном законе ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, во-первых, создавшее угрозу гибели людей, причинения иных тяжких последствий или повлекшее телесные повреждения средней тяжести или крупный имущественный ущерб; во-вторых, повлекшее гибель людей или иные тяжкие последствия. Под крупным имущественным ущербом предлагаем понимать прямой убыток, составляющий 250 и более необлагаемых налогом минимумов доходов граждан, а под «иными тяжкими последствиями» — тяжкие телесные повреждения, гибель человека или причинение средней тяжести телесных повреждений нескольким лицам. Гибель людей или причинение иных тяжких последствий предлагаем считать квалифицирующим обстоятельством, в соответствующей мере отягчающим уголовную ответственность. Выражая солидарность с Т. А. Костаревой, которая верно отметила стилистическое правило изложения «конкретных проявлений квалифицирующего признака» и предложила «придавать ему исчерпывающий характер» [83, с. 129], находим приемлемым дифференцировать ответственность в зависимости от тяжести вреда, причиненного жизни и здоровью, собственности. В таком случае появляется дополнительная возможность учитывать общественную опасность наступивших последствий нарушения с позиций интересов потерпевших, их материального положения.

Таким образом, можно сделать вывод, что последствия нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность

дорожных условий движения транспортных средств, заключаются, во-первых, в разрушении состояния, при котором отсутствует (нейтрализована) угроза причинения вреда жизни и здоровью человека, собственности, и, во-вторых, в причинении реального вреда жизни и здоровью человека, собственности. Виновное разрушение состояния безопасности, что создает опасность гибели людей или иных тяжких последствий, следует признать общественно опасным деянием — преступлением.

Соответственно, считаем целесообразным статью Уголовного кодекса Украины (статью Проекта нового Уголовного кодекса Украины), которая устанавливает ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, изложить в двух частях. Первая часть статьи должна предусматривать ответственность за совершение преступления против безопасности дорожных условий движения — нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, что создало реальную опасность гибели людей, наступления иных тяжких последствий или повлекло причинение телесного повреждения средней тяжести либо крупного имущественного ущерба, а часть вторая — за то же деяние, повлекшее гибель людей или иные тяжкие последствия.

§ 3. Причинная связь

Согласно действующему законодательству преступление, наказуемое в порядке ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), считается оконченным при том условии, что наступили последствия, предусмотренные ст. 215 УК (ст. 293 Проекта). Как отмечалось ранее, к таковым относится причинение телесных повреждений, смерти одного или более одного человека. Поскольку состав исследуемого преступления является материальным, постольку причинная связь есть обязательным признаком его объективной стороны. Соответственно, для привлечения к уголовной ответственности за нарушение требований безопасности, содержащихся в правилах, нормах и стандартах, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, необходимо установить причинную связь между нарушением (-ями) и наступившими общественно опасными последствиями.

Следует отметить, что вопрос о причинной связи в теории уголовного права является дискуссионным. Теоретические раз-

ногласия по поводу ее определения, видов обусловлены, прежде всего, самой природой проблемы, содержащей глубоко философский характер. Разрешение этих разногласий осложняется как разнообразием мировоззрений, так и некоторой обособленностью конкретных исследований. В ряде случаев разрешение спорных вопросов в части свойств и обязательных признаков причинной зависимости наступившего вреда от поведения человека затруднено ограниченностью познания наукой окружающего мира. Как верно отмечает А. А. Тер-Акопов, «все, что лежит вне науки, причинному анализу, имеющему юридическое значение, не поддается» [179, с. 103—104]. При всем этом наука уголовного права во взаимодействии с философией, логикой и другими науками предоставляет исследователям достаточную познавательную возможность для всестороннего рассмотрения развития причинной связи как признака объективной стороны состава преступления и, в частности, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта).

В плане определения понятия причинной связи в науке уголовного права среди ученых существуют различные мнения, в каждом из которых предлагаются свои условия констатации связи содеянного с наступившим вредом. Так, Т. В. Церетели, раскрывая сущность причинной связи, указывала на такую связь двух следующих друг за другом явлений, «при которой первое явление с необходимостью порождает другое явление» [196, с. 84]. В таком случае деяние (первое явление) рассматривается как необходимое условие последствий (другого явления), т.е. как условие, помимо которого последствия не наступили бы (*conditio sine qua non*). Следует отметить, что посредством установления необходимого условия определяется сущность содеянного, ибо в нем находит свое отражение субъективная сторона состава преступления, отношение виновного к деянию и последствиям. Например, неосторожное убийство может явиться результатом нарушения общих правил предосторожности: несчастный случай — правил охраны труда; гибель большого числа людей — нарушения правил безопасности на взрывоопасных предприятиях или диверсии.

Значительное внимание понятию причинной связи уделяет в своих работах В. Н. Кудрявцев. Им всесторонне определены признаки условий наступления последствий, требования, предъявляемые к причинной связи, характер и некоторые ее разновид-

ности. Развивая теорию необходимого условия, автор отмечает, что то или иное явление действительности становится необходимым для наступления следствия лишь при определенных фактических обстоятельствах развития причинной связи. С точки зрения наступивших последствий такое условие не является незаменимым, оно в большинстве случаев может быть заменено аналогичным [94, с. 194—195]. Для достоверного вывода о наличии причинной связи как признака объективной стороны В. Н. Кудрявцев предлагает анализировать условия, причастные к наступившим последствиям, в их совокупности.

Н. Ф. Кузнецова также рассматривает способность одного явления действительности породить другое через призму совокупности, системы всех условий и называет их детерминантами следствия. Среди таковых автор усматривает причину, условия, коррелянты, функциональную зависимость и связь состояний [99, с. 15]. Исходя из целей нашего исследования, остановимся на определениях «причина» и «условия», которые Н. Ф. Кузнецова рассматривает как взаимодействующие категории объективной реальности. Под причиной, по мнению Н. Ф. Кузнецовой, следует понимать явление (систему), порождающее, производящее другое явление (систему) — следствие. Под условиями — многообразные факторы, которые способствуют, создают возможность возникновения и проявления причины, порождающей следствие. В отличие от причины, условия не содержат потенциальных сил для воспроизводства следствия, которыми обладает первая. Но без условий, без взаимодействия их с причиной последняя либо не появится, либо не будет действовать [99, с. 11—14]. Таким образом, Н. Ф. Кузнецова предлагает для характеристики причинной связи метод совокупного анализа причин и условий. Данный метод соответствует философской концепции причинности, различающей полную причину или «совокупность всех обстоятельств, при наличии которых необходимо наступает следствие», и причину специфическую — «совокупность ряда обстоятельств, появление которых (при наличии множества других обстоятельств, уже имевшихся в данной ситуации до наступления следствия и образующих собой условия действия причины) ведет к появлению следствия» [194, с. 364], и заслуживает поддержки. Использование метода совокупного анализа причин и условий для характеристики причинной связи как признака объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 215⁵

УК (ст. 295 Проекта), позволяет выявить закономерности и случайности совершения дорожно-транспортных происшествий в опасных дорожных условиях, более четко определить общественную опасность данного преступления.

Устанавливая причинную связь в преступлении, предусмотренном ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), как и в других транспортных преступлениях, следует, прежде всего, учитывать то, что в данном преступлении телесные повреждения или гибель человека причиняются при посягательстве на отношения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Безопасность дорожных условий движения как разновидность безопасности движения и эксплуатации транспортных средств носит относительно устойчивый характер и достигается посредством выполнения системы требований безопасности. Перечень таких требований закрепляется в законодательном порядке, является весьма емким и нередко сочетает в себе законодательные и подзаконные акты, различные ведомственные инструкции, положения, указания, внутренние приказы по предприятиям, учреждениям и организациям. Среди такой совокупности нормативного материала подчас трудно установить содержание обязанностей конкретного ответственного лица, доказать, что именно данное лицо нарушило требование безопасности таким образом, что стало общественно опасным. Кроме того, специфичность причинения вреда в сфере движения и эксплуатации транспорта, а также в сфере дорожного движения выражается в необходимости отграничения последствий в виде вреда жизни и здоровью человека, находящихся в причинной связи с нарушениями требований безопасности, от аналогичных последствий, но наступивших независимо от поведения лиц, ответственных за соблюдение данных требований. В качестве примера последних можно назвать самоубийство потерпевшего, умышленное лишение жизни другого человека, т.е. использование виновным свойств транспортного средства для достижения соответствующего результата, при котором главной причиной дорожно-транспортного происшествия и наступления вреда жизни и здоровью человека являются факторы, находящиеся вне пределов виновного или невиновного поведения лица, ответственного за безопасность в сфере дорожного движения.

При рассмотрении причинной связи как признака преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), особую

актуальность обретает решение проблемы неосторожного сопричинения. Как уже было указано, для обеспечения безопасности использования транспортных средств, в сфере дорожного движения задействуется множество лиц. Между этими лицами распределяются обязанности по созданию транспортного средства, управлению им в процессе движения или же по созданию безопасных дорожных условий движения. Совместный характер деятельности в сфере использования транспортных средств дополнительно усложняет процесс установления причинной связи, так как из множества обязанностей нескольких лиц необходимо выделить все нарушения и разделить их на причиняющие, сопутствующие и нейтральные, т. е. на причины и условия. Соблюдение такого порядка установления нарушения является обязательным для привлечения к уголовной ответственности по ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Дело в том, что наступивший вред здоровью и жизни человека может явиться результатом ряда взаимодействующих в сложившейся обстановке объективно неблагоприятных факторов (поведение водителя, потерпевшего, состояние транспортного средства или дорожных условий). В таких случаях в системе причин должна быть определена главная, которая, взаимодействуя с иными причинами (факторами), приводит к утрате контроля над транспортным средством, совершению дорожно-транспортного происшествия, наступлению телесного повреждения, гибели человека [15, с. 70—71]. Наступление вреда жизни или здоровью человека квалифицируется по статье 215⁵ УК (ст. 295 Проекта) в случае, когда главной причиной дорожно-транспортного происшествия будет признано нарушение требований правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств.

Одновременно с указанием на нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, как на главную причину дорожно-транспортного происшествия следует признать, что нарушение главной причиной может и не быть. В подавляющем большинстве случаев контроль над транспортным средством утрачивается по причине невнимательности водителя, его неопытности, наконец, усталости или опьянения. Именно в силу этих, субъективных факторов становится опасной дорожная обстановка и в сочетании с ними проявляются недостатки дорожных условий. Как свидетельствует практика, неверные действия водителей

механических транспортных средств являются причиной более 70 % дорожно-транспортных происшествий [85, с. 20]. Однако, как уже отмечалось при характеристике факторов социальной обусловленности, дорожные условия могут быть (и в ряде случаев становятся) причиной дорожно-транспортного происшествия. По оценкам специалистов в области безопасности дорожного движения, около 8 % всех дорожно-транспортных происшествий происходит по причине плохих (опасных) дорожных условий (локальный гололед, ухабы на проезжей части, затемненные места и пр.) [51, с. 55]. Поэтому важное значение приобретает знание механизма развития причинной связи в таких случаях.

При движении транспортного средства на него воздействует ряд сил: физические силы работающего двигателя, сила земного притяжения, трения и другие. В процессе движения транспортное средство обретает кинетическую энергию большой мощности. Согласованное воздействие на транспортное средство указанных сил позволяет двигаться в горизонтальной плоскости, развивать определенную скорость, изменять направление движения и останавливаться. При каждом изменении направления, скорости движения или при остановке транспортного средства определяющее значение имеет сознание и воля водителя. Именно водитель оценивает дорожные условия (состояние проезжей части, ее видимость, информацию, поступающую от дорожных знаков, разметки и т.п.) и, ориентируясь на них, избирает соответствующий режим управления транспортным средством. В ситуации, когда водитель не снижает скорость (на повороте, при гололеде) или не останавливает транспортное средство (перед препятствием), он во многом утрачивает контроль над процессом управления транспортным средством, и последнее, под действием кинетической энергии начинает двигаться произвольно (по полосе встречного движения, под откос) или сталкивается с препятствием. В такой ситуации как будто все понятно — действия водителя явились главным (определяющим) условием наступления общественно опасных последствий.

Но совершенно иной будет причина наступления вреда в случае, когда водитель был объективно лишен возможности заметить изменение дорожных условий и отреагировать на это. Для таких случаев нужно не много: отсутствие выражающего предупреждающего знака на крутом повороте, наличие гололеда на повороте или на одном из участков в целом сухой проезжей части,

необозначенный открытый люк или глубокий ухаб на полосе движения, хорошее (из железобетонных блоков) ограждение места проведения дорожных работ, но без ночного освещения. Попадает в такие условия транспортное средство на скорости, которую водитель посчитал безопасной в предыдущих, благоприятных дорожных условиях. От момента въезда на опасный участок дороги до момента снижения скорости водитель не действующее лицо, а уже бессильный свидетель движения своего транспортного средства. Он видит, например, как утрачивается условие безопасного движения транспортного средства — хорошее сцепление покрышек с проезжей частью: в одном случае — из-за того, что сильней силы трения оказалась сила центробежная (на повороте без виража) или сила инерции (перед препятствием), в другом — ввиду того, что коэффициент сцепления колес снизился до отметки 0,1 на гололеде, при минимально допустимом — 0,3 [48], в третьем — так как само колесо осталось в канализационном колодце или нагрузка на него ослабла ввиду мимолетного отрыва транспортного средства от дороги (при выезде на скорости из ухаба автомобиль немного подбрасывает вверх). При осознании того, что движение транспортного средства стало неуправляемым воля водителя на какое-то время нейтрализована и он не в силах что-либо предпринять. В таких и подобных ситуациях в системе «водитель — автомобиль — дорога» снижается роль фактора, противостоящего бесконтрольному движению автомобиля, — водителя (лица, управляющего транспортным средством), так как снижение произошло по причине неожиданного ухудшения состояния дорожных условий.

Опасность причинения вреда в таких случаях из разряда абстрактной возможности трансформируется в разряд реальной возможности, а вероятность вреда жизни и здоровью участников дорожного движения резко увеличивается (приближается к неизбежности). Так, бригадир строительной бригады Р. при проведении ремонта теплотрассы дал распоряжение оградить место работ в пределах проезжей части фундаментными блоками и установить предупреждающие знаки. В декабре 1996 г., вечером водитель Г., управляя автомобилем ВАЗ-21011, совершил столкновение с ограждением. В результате столкновения фундаментный блок треснул, водитель получил легкие телесные повреждения, повлекшие кратковременное расстройство здоровья, а материальный ущерб составил 3603,00 грн. По результатам про-

ведения осмотра места происшествия было установлено, что на фундаментные блоки была нанесена вертикальная разметка только черного цвета (нарушение требований пункта 8.5.2 Правил дорожного движения о чередовании черных и белых полос), предупреждающие знаки изготовлены самодельным способом и установлены вне зоны достаточной видимости (нарушение требований части 3 Раздела 1 «Дорожные знаки» Приложения 1 к Правилам дорожного движения о расстоянии от предупреждающего знака до места опасности), дополнительное ночное освещение места проведения работ отсутствовало (нарушение требований пункта 8.6 и подпункта «з» пункта 32.1 Правил дорожного движения) [153, с. 14, 36]. Из объяснений водителя установлено, что столкновение с фундаментным блоком произошло при разъезде со встречным автомобилем, в результате намерения увеличить зазор безопасности. Суд первой инстанции в порядке гражданского судопроизводства удовлетворил имущественные требования Г. и взыскал с Евпаторийского производственного водопроводно-канализационного хозяйства 3603,00 грн. имущественного ущерба и 1000,00 грн. морального вреда. Бригадир Р. был привлечен к административной ответственности согласно ч. 3 ст. 140 КоАП и оштрафован на 15,00 грн. Судебной коллегией по гражданским делам Верховного Суда Автономной Республики Крым решение суда первой инстанции оставлено в законной силе [4]. В данной ситуации остался без объяснений вопрос о том, почему не было возбуждено уголовное дело, т. к. признаки состава преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), имеются. Из приведенных материалов дела видно, что нарушение бригаиром Р. требований по ограждению мест проведения работ в пределах сферы дорожного движения создало опасность причинения вреда жизни и здоровью человека, собственности. Данное нарушение явилось причиной столкновения автомобиля Г. с ограждением. Условиями, которые способствовали общественно опасному развитию процесса причинения вреда, выступили темное время суток; встречный автомобиль, опасный разъезд. Указанные детерминанты не имели своего катализирующего воздействия в дневное время суток, так как в такое время не ограничиваются возможности водителя по своевременному обнаружению препятствия. Нарушением, таким образом, было создано состояние, при котором последствия могли наступить, а могли и не наступить.

В указанном нами случае — они наступили. А. А. Тер-Акопов, определяя причину и условия наступления последствий умышленного деяния, отмечает, что для реализации возможности в действительность одних только факторов, направленных на достижение преступного результата, недостаточно. Требуется, чтобы отсутствовали факторы, препятствующие наступлению данного результата [179, с. 130]. Наступление общественно опасных последствий — легких телесных повреждений водителя транспортного средства и имущественного ущерба свидетельствует об отсутствии факторов, которые могли предотвратить указанный вред. Среди факторов, которые смогли бы, на наш взгляд, воспрепятствовать последствиям в данной ситуации, следует прежде всего назвать освещенность места проведения работ, т. е. соблюдение бригадиром Р. требований п. 8. 6 Правил дорожного движения.

Определенная условность наступления общественно опасных последствий, выявление этапов в развитии причинной связи, которые характеризуются привхождением сил, независящих от сознания и воли ответственного лица, **свидетельствует об опосредованном характере причинной связи в преступлении, предусмотренном ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта)**, указывает на необходимые элементы ее развития — привходящие силы, которые способствуют трансформации возможности в действительность. Как уже ранее отмечалось, нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, создает общую опасность причинения вреда жизни и здоровью человека, собственности. Сам по себе очаг общей опасности не представляет угрозы наступления общественно опасных последствий ввиду отсутствия катализирующего фактора — движущегося транспортного средства. При появлении такового причинная связь обретает вышеупомянутый необходимый элемент своего развития и, в ряде случаев, трансформирует общую опасность в реальную.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что непосредственное создание очага общей опасности является начальным этапом развития причинной связи, на котором общественно опасное деяние (нарушение) не направлено на причинение вреда жизни и здоровью человека, собственности. Для этого необходимо взаимодействие нарушения с другими условиями причинения, предусмотренными (запрограммированными) соответствующим требованием (правилом, нормой, стандартом) безопасно-

сти движения транспортных средств [15, с. 71—77]. При нарушении правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, причинная связь прокладывает свой путь (развивается) от нарушения соответствующих требований безопасности до созданного очага общей опасности. Далее, в очаге опасности должно происходить движение транспортного средства, водитель которого не предупрежден об опасности. Неожиданное взаимодействие общего очага опасности с движущимся транспортным средством приведет к выходу последнего из-под контроля водителя. После этого неуправляемое транспортное средство столкнется с препятствием (дорожным обустройством, иным транспортным средством, пешеходом), итогом чего станет увечие или гибель человека, повреждение имущества. Примеров именно такого развития причинной связи достаточно [5; 6; 20, с. 28; 119, с. 4—5].

Опосредованный характер причинной связи при преступном нарушении правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, требует повышенного внимания в ходе установления главной причины реальной опасности вреда жизни и здоровью человека, собственности или же наступления действительного вреда. Прежде всего, необходимо установить, что нарушение было допущено лицом, ответственным за соблюдение соответствующих нормативов безопасности именно при строительстве, реконструкции, ремонте или содержании дороги, улицы, железнодорожного переезда, других дорожных сооружений. В случае же возникновения опасности для движения транспортного средства, например, по причине стихийного бедствия, поведение ответственных лиц не содержит главной причины наступления вреда, хотя и может быть одним из условий наступления общественно опасного последствия.

При всем понимании сложности механизма развития причинной связи, необходимо помнить, что нарушение требований безопасности может стать и в ряде случаев становится главной причиной столь опасных последствий. «Если исходить из содержания технической нормы, то она на основе учета объективных закономерностей для того и была создана, чтобы предотвратить подобные последствия», — уточняет А. А. Тер-Акопов [179, с. 94]. Нарушением создается состояние, при котором последствия могут наступить, но их последующее наступление имеет вероятно-

стный характер. Степень вероятности наступления вреда оценивается специалистами по-разному — от 8 до 30 дорожно-транспортных происшествий из каждых 100 [202, с. 25]. При этом, чем выше степень вероятности наступления вреда, тем больше оснований для разработки и принятия соответствующего норматива безопасности [15, с. 71—77]. Напротив, при малой степени вероятности разработка норматива безопасности (правила, нормы, стандарта) является нецелесообразной. Невысокая степень вероятности наступления общественно опасных последствий указывает на достаточность для их предотвращения соблюдения водителями транспортных средств мер общей предосторожности. Подробнейшая регламентация поведения лиц, ответственных за обеспечение безопасности эксплуатации источника повышенной опасности и транспортных средств, в частности, может привести к отказу от использования их положительных свойств. «Представляется естественным, что существует или, по меньшей мере, должен существовать баланс между значением (мощностью) совершаемого деяния и мерами безопасности, которые должны применяться при его учинении» [37, с. 35].

Таким образом, нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, должно быть главной причиной, во-первых, возникновения опасности — состояния дорожных условий, в которых водитель объективно лишен возможности контролировать транспортное средство, и, во-вторых, причинения телесных повреждений различной степени тяжести, гибели человека. Причинная связь как признак объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), имея опосредованный характер, развивается в системе взаимодействующих с нарушением требований безопасности условий причинения. Именно при таком взаимодействии наступают последствия, обозначенные в ст. 215 УК (ст. 293 Проекта).

СУБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ, НОРМ И СТАНДАРТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Анализ и характеристика объективных признаков преступного нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, представляли собой рассмотрение предметно-практической (хоть и общественно опасной) деятельности человека. Дальнейшее исследование требует анализа и характеристики внутренних условий указанного нарушения, связанных с психическими процессами субъекта, отношением его к объективным признакам, мотивами и целями нарушения правил, норм и стандартов. Кроме того, подробно охарактеризованными должны быть признаки субъекта преступления, наличие которых свидетельствует об обязанности и возможности лица нести уголовную ответственность за совершение исследуемого преступления.

Особого внимания требует, на наш взгляд, и вопрос о так называемой «специальной» вменяемости виновного лица, установление ее критериев и их сочетания. Эти и другие вопросы рассматриваются в рамках исследования субъективных признаков состава преступления: субъективной стороны и субъекта.

§ 1. Субъективная сторона преступления

В отличие от объективных признаков состава преступления его субъективная сторона не нашла прямого отражения в диспозиции статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Вместе с тем влияние данного элемента на вид и меру ответственности очевидно — в зависимости от формы вины, содержания мотива и цели проводится разграничение деяний, совпадающих внешне, по объективным признакам, определяется статья Уголовного кодекса, по которой следует квалифицировать преступление, устанавливаются

возможные основания как привлечения, так и освобождения лица от уголовной ответственности за наступивший вред, выводится степень зависимости наступившего общественно опасного вреда от деяния субъекта.

Одним из признаков субъективной стороны преступления является вина — психическое отношение лица к совершаемому им общественно опасному деянию и к его общественно опасным последствиям. Такое отношение субъекта может иметь форму умысла или неосторожности, что соответствует действующему уголовному законодательству Украины и поддерживается большинством ученых-криминалистов [90, с. 130; 162, с. 87]. Отсутствие принципиальных возражений по поводу понятия и роли вины в составе преступления, а также существования двух основных ее форм не означает, тем не менее, единства взглядов в части признаков отдельных форм вины, возможности их сочетания при характеристике отношения лица к конкретному общественно опасному деянию и его общественно опасным последствиям.

В настоящее время в науке уголовного права установились два направления, различно оценивающих формы отражения в психике лица объективных признаков совершенного (совершаемого) преступления. Основное отличие между ними заключается в признании или непризнании существования наряду с умышленной и неосторожной смешанной формы вины.

Ряд ученых придерживаются той позиции, что в действительности преступление может быть только умышленным или только неосторожным и характеризовать психическое отношение виновного к совершенному деянию отдельно (в пределах иных форм вины) от наступивших последствий нельзя [27, с. 41; 166, с. 67]. В противном случае, как утверждают сторонники данной точки зрения, происходит разрыв на две части единого психического процесса, составляющего содержание той или иной формы вины [165, с. 111—114]. Более того, ими отмечается, что составы с неопределенной формой вины в цивилизованном законодательстве недопустимы [114, с. 57—61].

Другие ученые признают требование о цельном рассмотрении психического отношения виновного к совершаемому деянию, но полагают, что в некоторых случаях закрепленных законодательством форм вины для этого недостаточно. Использование только умышленной или только неосторожной формы вины,

по их мнению, не позволяет полностью охарактеризовать психические процессы, протекающие в сознании лица при совершении некоторых неосторожных преступлений [90, с. 144; 110, с. 24; 148, с. 13]. В частности, речь идет о преступлениях, представляющих собой учтенную законодателем совокупность умышленного и неосторожного преступлений [148, с. 12—13; 115, с. 8—15], и преступлениях, представляющих собой совокупность правонарушений (не уголовно-правового деликта), которое само по себе в конкретных ситуациях может быть как умышленным, так и неосторожным, и неосторожных общественно опасных последствий данного правонарушения [148, с. 18—19; 131, с. 50—55].

Практическое значение ответа на вопрос о существовании иных, производных от законодательно закрепленных форм вины заключается в необходимости обоснованного разграничения умышленного причинения вреда жизни и здоровью человека, собственности от умышленного деяния, повлекшего неосторожный вред этим благам. Немаловажным является также установление отличий между неосторожным преступлением и неосторожным причинением вреда в результате нарушения (умышленного или неосторожного) специальных требований безопасности.

Принимая во внимание то, что в своих доводах представители обоих направлений апеллируют к конкретным видам преступлений, личное мнение о возможности или невозможности существования смешанной формы вины изложим в процессе анализа субъективной стороны исследуемого состава преступления.

Согласно п. 6 постановления Пленума Верховного Суда Украины от 24 декабря 1982 г. № 7 «О практике применения судами Украины законодательства по делам об автотранспортных преступлениях» (с учетом последующих изменений и дополнений), необходимо устанавливать отношение виновного к последствиям нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Если будет установлено, что лицо сознавало общественно опасный характер своего действия или бездействия, предвидело общественно опасные последствия и желало или сознательно допускало наступление этих последствий, то деяние субъекта следует квалифицировать по статьям УК, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья граждан, собственности [52, с. 298].

Следовательно, совершение преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), и других автотранспортных пре-

ступлений (ст. ст. 215, 215², 215⁴, 217, 246 УК или ст. ст. 293, 294, 298, 427 Проекта) возможно только при неосторожном отношении субъекта преступления к общественно опасным последствиям. Неосторожность как форма вины определена законодателем в статье 9 УК (ст. 25 Проекта), согласно которой преступление признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своего действия или бездействия, но легкомысленно рассчитывало на их предотвращение либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть [132, с. 27]. Как видим, уголовно-правовая характеристика неосторожной формы вины, закрепленная в ст. 9 УК (ст. 25 Проекта), касается отношения виновного к общественно опасным последствиям и не позволяет сделать однозначный вывод о необходимом отношении лица к совершаемому им деянию. О данном законодательном «минусе» неоднократно отмечалось в научной среде [17, с. 5; 39, с. 121; 114, с. 57—61], и пробел в праве в меру возможного восполнен теоретическими решениями. Так, Б. А. Куринов полагал, что преступно самонадеянное нарушение правил безопасности движения автотранспорта означает сознание запрещенности такого образа действий и одновременное сознание общественной опасности такого рода поведения [100, с. 94]. В. Е. Квашис, напротив, утверждает, что именно наличие или отсутствие сознания общественной опасности деяния является гранью между областью умышленного и неосторожного [70, с. 25]. А. И. Парог, разделяя точку зрения В. Е. Квашиса, указывает, что психологическое содержание неосторожности в преступлениях с формальным составом можно охарактеризовать как отсутствие сознания общественно опасного характера совершаемого деяния при наличии обязанности и возможности такого сознания [162, с. 149].

Изолированное рассмотрение нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, как деяния, влекущего неосторожный вред, предполагает анализ отражения в сознании лица объективных признаков преступления, направленности его воли с последующим сопоставлением результатов такого анализа с законодательными конструкциями форм вины.

Согласно ст. 8 УК (ст. 24 Проекта) субъект при умышленном совершении преступления сознает общественно опасный харак-

тер своего действия или бездействия, предвидит общественно опасные последствия и желает или сознательно допускает наступление этих последствий [132, с. 23]. Подобная трактовка умышленной формы вины позволила М. С. Гринбергу условно разделить развитие психических процессов в сознании лица, совершающего умышленное преступление, на определенные этапы: «1) уяснение лицом исходной ситуации; 2) ее оценка как подлежащей сохранению или изменению; 3) решение вопроса о создании новой ситуации; 4) моделирование новой ситуации; 5) определение содержания и последовательности действий, необходимых для ее осуществления; и 6) установление по каналам обратной связи соответствия или несоответствия достигнутого поставленной цели» [37, с. 43—44]. Рассмотрение нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, в порядке, предложенном М. С. Гринбергом, исключает какие-либо сомнения о возможности иной, кроме неосторожной, формы вины этого нарушения. Действительно, действуя (бездействуя) неосторожно, субъект нарушения не может моделировать общественно опасную ситуацию, определять содержание и последовательность действий, необходимых для ее осуществления, так как действует (бездействует) в пределах положительно функционирующей производственной системы. Более верной будет оценка его поведения как содержащего просчеты и упущения.

Но существует иное толкование умышленной вины, согласно которому для определения этой формы достаточно, чтобы виновное лицо осознавало лишь фактические (предметные) признаки своих действий [107, с. 59—63]. Так, в своих суждениях А. Ф. Зелинский и О. М. Литвак не без оснований указывают на то, что поведение человека регулируется не только сознанием, но и бессознательными элементами психики (установками, обычаями, влечениями, чувствами, представлениями и т.п.) и зачастую носит импульсивный характер [107, с. 59—63]. «Если следовать принципу субъективного вменения, а не просто декларировать его, то нельзя игнорировать эмоциональное состояние субъекта, влияющее на осознание им своих действий и предвидение возможных последствий», — добавляет В. В. Лунеев [114, с. 57—61].

Представляется, что при таком понимании умысла нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность

дорожного движения, может быть совершено и умышленно. Так, лицо, ответственное за ремонт дорожных условий движения транспортных средств, может сознавать невыполнение, например, требования правил о временном прекращении дорожного движения на опасном участке дороги и не предпринимать реальных мер по предотвращению возможности наступления вреда. В таком случае, следуя логике вышеприведенных позиций ученых, поведение лица должно быть охарактеризовано как умышленное нарушение правил безопасности. Соглашаясь с возможностью импульсивного совершения умышленного деяния, следует тем не менее признать, что такие случаи хотя и возможны для преступлений, предусмотренных ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), однако типичным для них является «рассудительное» отношение к нарушению требований безопасности (конечно, в случаях, когда речь идет об умышленных нарушениях). Известно, что умышленная форма вины предусматривает сознание виновным лицом как фактических признаков совершаемого деяния, так и его общественной опасности. Соответственно, при нарушении требований безопасности дорожного движения лицо, помимо сознания факта нарушения, не может не сознавать его общественную опасность. В противном случае лицо не может сознавать само нарушение. Наличие специальных знаний, предыдущий опыт выполнения дорожных работ, общение со специалистами, с членами трудового коллектива и т.п. формируют общее представление о целях и задачах деятельности в сфере дорожного движения — обеспечение безопасности с целью предотвращения возможности причинения вреда жизни и здоровью человека, повреждения имущества. Подобное представление служит основанием для оценки лицом собственных поступков и их корректировки. Например, при невыполнении требования об установке предупреждающих знаков на месте проведения дорожных работ ответственное лицо может знать или не знать о таком требовании. Но если оно о нем знает и колеблется при выборе «устанавливать — не устанавливать», то не установить (т.е. нарушить требование безопасности) оно может только сознавая, что создало опасность в сфере дорожного движения. С другой стороны, как верно отмечает В. П. Тихий, «нельзя сознательно нарушить правила общественной безопасности, не желая этого нарушения, (...) а желание совершить деяние, нарушающее правила безопасности, исключает как косвенный умысел, так и преступную самонаде-

янность относительно этого деяния» [183, с. 153—160]. Сознание общественной опасности своего нарушения и желание такого нарушения свидетельствует об умышленном (в рамках прямого умысла) нарушении правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Вывод о возможности умышленного нарушения соответствующих правил, норм и стандартов разделяется другими учеными [132, с. 662; 133, с. 793; 80, с. 69] и не противоречит вышеуказанному постановлению Пленума Верховного Суда Украины, в котором осознание виновным общественно опасного характера своих действий связывается с желанием или допущением общественно опасных последствий. В данной связи уместным будет напомнить, что нарушение, вокруг которого развивается настоящее исследование, влечет последствия тройкого рода. Первые из них — это создание реальной возможности причинения вреда (т. е. создание очага опасности). Вторыми признается реальная опасность причинения вреда, которая, тем не менее, при наличии необходимых на то условий, не повлекла вреда жизни и здоровью людей. И наконец, третьими являются вред жизни и здоровью людей. Безусловно, что в постановлении Пленума Верховного Суда Украины от 24 декабря 1982 г. № 7 «О практике применения судами Украины законодательства по делам об автотранспортных преступлениях» (с учетом последующих изменений и дополнений) идет речь о третьем из названных последствий — вреде жизни и здоровью людей, отношение к которому должно быть только неосторожным. Таким же образом следует характеризовать отношение виновного лица ко второму виду последствиям — реальной опасности причинения вреда жизни и здоровью человека, т. е. как неосторожное. Что касается создания реальной возможности причинения вреда жизни и здоровью человека, другим благам, которое органически сливается с нарушением, то виновное лицо может даже желать таких последствий. Вред жизни и здоровью при этом причиняется неосторожно. Желание нарушить правило (норму, стандарт) и тем самым создать очаг опасности (реальную возможность причинения вреда) может быть обосновано (мотивировано) стремлением виновного заострить внимание вышестоящих руководителей, например, на производственных нуждах (обеспечение процесса труда необходимыми материалами, оборудованием, энергоносителями). Наступление же общественно опасных последствий, по расчетам

виновного, соответственно, может быть предотвращено осторожностью водителя или его опытом, изменением погодных условий (например, потеплением при гололеде) или расчетом на то, что в данное время на определенном участке дороги транспортные средства при выходе из-под контроля водителя (в аварийной обстановке) не столкнутся с препятствием (ограждением, другим транспортным средством, пешеходом) или вообще двигаться не будут. Но такой расчет оказывается легкомысленным. Умышленное совершение не уголовно-правового правонарушения, предвидение возможности причинения вреда жизни и здоровью человека и легкомысленный расчет на предотвращение общественно опасных последствий (нежелание их наступления) свидетельствует о сочетании прямого умысла и преступной самонадеянности, т. е. о наличии смешанной формы нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Полагаем, что характеристика преступления посредством смешанной формы вины позволяет более точно отразить те внутренние психические процессы, которые протекают в сознании виновного лица при совершении рассматриваемого нами преступления, определить степень тяжести совершенного деяния и наступившего вреда. Однако указание на смешанную форму вины, в рамках которой можно охарактеризовать исследуемое преступление, является указанием лишь на один из возможных вариантов характеристики вины. Другой, не менее важной формой вины данного преступления видится, естественно, неосторожность.

В случае неосторожного нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, и неосторожного причинения общественно опасных последствий разногласия по поводу форм вины отходят на второй план и все внимание обращается на анализ сочетания интеллектуального и волевого моментов неосторожности.

Совершая в процессе производственной деятельности по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств то или иное прямо запрещенное действие или не выполняя определенное требование безопасности (бездействуя), виновное лицо не осознает, что его поведение является общественно опасным (интеллектуальный момент), хотя должно было и могло осознавать (волевой момент). Сознание отвлечено от очага опасности, не охватывает реально существующего явления

действительности. «При умысле адекватное восприятие ситуации способствует причинению преступного результата; при неосторожности, напротив, к преступному результату приводит неадекватное восприятие ситуации» [126, с. 190]. Воля лица, в таком случае, направлена на совершение юридически не значимых поступков и не направлена на предотвращение опасности. Поскольку виновный не осознает нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, и не желает его совершения, постольку нарушение характеризуется как преступно небрежное [183, с. 153—160].

В отношении последствий неосторожного нарушения правил, норм и стандартов также следует говорить как о непредвиденных (интеллектуальный момент) и, в силу не предвидения, не желаемых (волевой момент). Основанием уголовной ответственности за преступно небрежное причинение вреда является факт причинения вреда жизни и здоровью человека, а условиями ответственности — обязанность и возможность воздержаться от посягательства на объект преступления. «Лицо подлежит уголовной ответственности лишь тогда, когда совершенное им деяние зависело от личности, когда лицо было способно воздержаться от причинения вреда обществу», — свидетельствуют П. С. Дегель и Д. П. Котов [39, с. 14]. В свою очередь, необходимо установить пределы должного (объективный критерий) и возможного (субъективный критерий) в поведении лица, рамки, за пределами которых наступивший вред носит казуальный характер.

Специфика производственной деятельности по созданию или поддержанию в необходимом состоянии дорожных условий движения транспортных средств заключается в жесткой детерминации безопасности использования источника повышенной опасности от соблюдения требований соответствующих правил, норм и стандартов. Положенные в основу требований показатели свидетельствуют об определенном прогнозировании разработчиками правил (норм, стандартов) возможного появления опасности и путей (способов) ее устранения. Регламентация поведения участников деятельности при использовании транспортных средств (в конкретном случае, например, создающих безопасные дорожные условия движения) содержит элементы противостояния опасности, совокупность которых позволяет обезопасить процесс дорожного движения и удерживать его в упорядоченном русле. Для того чтобы разрозненные элементы противостояния соста-

вили собой совокупность и создали общее состояние безопасности, необходимо согласованное поведение всех участников, выполнение каждым из них предусмотренных правилами (нормами, стандартами) обязанностей. В данном случае сказывается особенность безопасности как системного явления, слагающегося из звеньев правомерного поведения всех участников и, в силу этого, носящего относительно-условный характер. Согласование поведения участников дорожного движения и иных лиц производится путем установления специальных допусков к сфере деятельности по использованию транспортных средств — источников повышенной опасности. Наличие такого допуска при возложении обязанности соблюдать правила, нормы и стандарты, обеспечивающие безопасность дорожного движения, является неперенным условием. В реальности таким допуском является трудовой договор лица с соответствующей хозяйствующей структурой, имеющей свидетельство на право занятия предпринимательской деятельностью и, в ряде случаев, лицензию. С момента заключения трудового договора на лицо начинает распространяться юридическая сила как свидетельства, так и лицензии. Это означает, что выполнение работ в сфере деятельности по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств должно производиться с соблюдением требований правил, норм и стандартов, знание которых является обязательным для получения лицензии.

В объем должного в поведении лица включается как самостоятельное соблюдение требований безопасности, так и выполнение распоряжений вышестоящего руководителя. В последнем случае могут возникнуть вопросы об основаниях и пределах ответственности за неосторожный вред, причиненный вследствие выполнения работником незаконного распоряжения руководителя работ. Представляется, что выполнение распоряжения (приказа, указания), незаконность которого очевидна и понятна для работника или же в законности которого у работника должны были и могли возникнуть обоснованные сомнения, не влечет уголовной ответственности за наступившие последствия, если работником выполнен ряд необходимых предупредительных действий. Так, согласно обоснованному мнению ряда ученых, работник, которому адресовано распоряжение руководителя и который сомневается в его правомерности (в том числе и в компетенции руководителя на издание такого распоряжения),

должен изложить свое мнение о распоряжении должностному лицу, его издавшего. При подтверждении — в письменной форме обратиться к своему непосредственному или прямому руководителю с предложением обосновать обязанность выполнения. В случае обоснования — выполнить [179, с. 76; 127, с. 73]. В некоторых случаях о незаконном распоряжении работник должен уведомить правоохранительные органы [179, с. 76]. В плане исследуемого состава преступления такой порядок представляется вполне приемлемым, так как выполнение распоряжения, предполагающего нарушение правил, норм и стандартов, и последствия его выполнения в виде причинения вреда жизни и здоровью разделены, как правило, во времени. У выполнившего работника есть возможность подать соответствующее заявление, обратить внимание вышестоящих руководителей на возможность дорожно-транспортного происшествия и предотвратить вред.

Таков критерий должного в поведении лица.

Помимо существующей обязанности выполнять требования безопасности, наступивший вред вменяется виновному лицу при наличии возможности такого выполнения.

В теоретическом плане возможность подразделяется на два подвида: абстрактная и реальная. Под абстрактной возможностью понимают «слабо выраженную тенденцию в развитии явления», под реальной — «наличие ряда необходимых условий реализации (превращения в действительность) определенного явления» [194, с. 69]. Представляется, что условием уголовной ответственности за неосторожное причинение вреда является возможность реальная. О наличии реальной возможности свидетельствуют как объективные, так и субъективные факторы.

В числе объективных факторов необходимо назвать вовлеченность виновного лица в отношения по обеспечению безопасности, наличие правомерного доступа к условиям, способным предотвратить опасность. Еще одним объективным фактором, указывающим на наличие у лица возможности предотвратить общественно опасные последствия, следует признать качество материалов, исправность оборудования, должное финансирование выполнения работ. Например, мастер дорожно-эксплуатационного предприятия является правообязанным субъектом общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения, подтверждением чего служит трудовой договор. Как должностное лицо он имеет право отдавать распоряжения,

обязательные к исполнению членами бригады, в его оперативном управлении находятся техника, материалы, инвентарь. Умелое руководство коллективом бригады и использование вверенного имущества позволяет поддерживать дорожные условия в безопасном состоянии. К объективным факторам необходимо отнести технический расчет, положенный в основу соответствующих правил, норм и стандартов. Обращение к тексту этих нормативных актов позволяет верно оценить внешне безобидную ситуацию, выявить ее поражающие свойства. «Правила безопасности ... входят в криминогенную ситуацию неосторожного преступления в качестве противодействующих факторов, призванных нейтрализовать имеющиеся в ситуации орудия опасности» [126, с. 194]. Объем субъективных факторов составляют специальная профессиональная подготовка ответственного лица, опыт работы, общее развитие, психофизиологические способности, физическое состояние здоровья.

В научной литературе при рассмотрении критериев должного и возможного в неосторожном поведении затрагивается вопрос об ответственности лиц, которые не выполнили то или иное требование безопасности в силу отсутствия специальных знаний. Условием привлечения к ответственности в таких случаях предлагается признать утаивание лицом своих недостатков образования с одновременным продолжением выполнения работ. Речь идет о так называемом преступном невежестве — случаях, когда субъект осуществляет деятельность, требующую специальных познаний, не владеет такими познаниями и причиняет общественно опасные последствия, наступление которых он по своему невежеству не мог предвидеть [39, с. 154]. При этом под преступным невежеством понимается «незнание особого рода — незнание вопроса, соединенное со стремлением и готовностью решать таковой, т. е. деятельное или агрессивное незнание» [37, с. 52].

Соглашаясь по существу правомерности привлечения к уголовной ответственности лиц, действующих преступно невежественно, считаем целесообразным уточнить, что в целом преступное невежество влечет уголовную ответственность по правилам неосторожной формы вины. Отличие связано с возможностью, наряду с субъектом преступного невежества, привлечения к уголовной ответственности также и лица, не проверивше-

го знаний и допустившего виновного в нарушении к выполнению работ. При нарушении правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, обязанность предотвратить общественно опасные последствия возлагается на невежественное лицо в силу занятия им определенной должности, а возможность предотвратить общественно опасные последствия вытекает из тех знаний, которые лицо не усвоило по субъективным причинам. «Такой субъект уже в момент поступления на работу создал условия для всех своих последующих общественно опасных действий, обусловленных недостатками здоровья, профессиональной подготовки и неспособностью к той области работы, которую он решил выполнить» [128, с. 111]. Именно как преступное невежество следует охарактеризовать нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, допущенное техником П. при выполнении работ по газификации с. Кушинцы Гайсинского района Винницкой области. Являясь ответственным за проведение работ по газификации населенного пункта, П. не обладал необходимыми знаниями по обеспечению безопасности дорожного движения, но все же не отказался от руководства земляными работами по прокопу под автомобильной дорогой. Рабочие, непосредственно занятые на прокопе под этой дорогой, извлеченный грунт высыпали на обочину и, частично, на проезжую часть. Техник П., не зная о требованиях безопасности, изложенных в Инструкции по ограждению мест работ и расстановке дорожных знаков при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог (ВСН 179-73), не оградил должным образом земляные насыпи на проезжей части, а также в течение 14 дней не устранял их, чем создал возможность причинения вреда жизни и здоровью человека. 28 сентября 1994 г. гр-н Ш., управляя мотоциклом «Днепр-11» с коляской, при встречном разъезде с грузовым автомобилем ЗИЛ-130 наехал колесом коляски на земляную насыпь, в результате чего мотоцикл свернул на полосу встречного движения и столкнулся с грузовиком. От полученных травм Ш. скончался на месте. Гайсинским районным судом Винницкой области техник П. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК [6].

Граничащим с преступной неосторожностью, но освобождающим от уголовной ответственности обстоятельством является производственный риск — поведение лица, которое заключается

в испытании тех или иных технических систем с целью выявления возможных технических просчетов. Представляется, что в сфере производственной деятельности по обеспечению безопасных дорожных условий движения транспортных средств оправдания виновных лиц с указанием на обстоятельства производственного риска не могут иметь места. Научные знания и законодательство по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию дорожных условий движения транспортных средств подробно регламентируют поведение ответственных лиц и тем самым исключают необходимость рисковать, ставя в опасность жизнь или здоровье человека.

В отношении мотива и цели нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения вне зависимости от формы такого нарушения (смешанной или неосторожной), следует согласиться с мнением В. Е. Квашиса о том, что большинство неосторожных правонарушений обладает специфическими мотивационными признаками, проявляющимися косвенно — через низкий уровень культуры, одностороннюю социально-психологическую ориентацию личности (на удовлетворение в первую очередь своих индивидуальных интересов), через дефекты правосознания, недостатки внутреннего и внешнего социального контроля [70, с. 21]. Если мотив — это внутренний, психологический двигатель человеческой активности, а в его основе лежит потребность в каком-то жизненном благе, то таким благом нельзя признать зло, которое не было предвиденным и было нежелательным. Можно говорить о выборе рискованного способа деятельности, обусловившего причинение вреда [106, с. 35—37, 40].

Таким образом, субъективная сторона нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, повлекшего реальную опасность причинения вреда жизни и здоровью человека или фактическое причинение вреда жизни и здоровью человека, может быть охарактеризована в рамках смешанной или неосторожной форм вины. Мотив и цель данного преступления на квалификацию не влияют. При смешанной форме вины лицо, ответственное за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, с прямым умыслом нарушает требования соответствующих правил, норм и стандартов и по преступной самонадеянности причиняет вред жизни и здоро-

вью человека. При неосторожной форме вины нарушение нормативов безопасности и причинение вреда правоохраняемым ценностям происходит по преступной небрежности ответственного лица.

§ 2. Субъект преступления

В уголовном праве Украины субъектом преступления признается физическое, вменяемое лицо, достигшее к моменту совершения преступления возраста уголовной ответственности [90, с. 117]. Понятия «физическое», «вменяемое» и «возраст уголовной ответственности» являются признаками субъекта преступления и именуются в науке уголовного права общими или обязательными. Субъект преступления, которому присущи только общие или обязательные признаки, соответственно, именуется «общим» [90, с. 120; 103, с. 9; 140, с. 28]. Помимо общих (обязательных) признаков субъекта преступления, наука уголовного права выделяет также специальные (дополнительные и факультативные) признаки, присущие субъектам некоторых составов преступлений. Наличие у субъекта преступления наряду с общими также и специальных признаков свидетельствует о том, что данный субъект является специальным. Соответственно, специальным субъектом признается лицо, которое совершает деяние, запрещенное не для всех без исключения лиц, а только для определенной категории, к которой оно относится [102, с. 18—23; 191, с. 20]. Такие дополнительные и факультативные признаки прямо указываются в диспозиции статьи уголовно-правовой нормы или устанавливаются при ее толковании, т. е. непосредственно вытекают из ее содержания [90, с. 120].

По поводу субъекта преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК, в диспозиции данной статьи указано, что нарушение допускается «лицом, ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства» (в ст. 295 Проекта содержится также указание на «лицо, выполняющее такие работы»).

Таким образом, для определения субъекта анализируемого преступления следует охарактеризовать общие и специальные признаки лиц, ответственных за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов,

иного дорожного обустройства, или лиц, выполняющих такие работы.

В плане характеристики физического признака следует сразу определиться, что ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, или за выполнение таких работ и, соответственно, — подлежащим уголовной ответственности за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, является только физическое лицо. Данное утверждение основано на принципах уголовного права Украины, согласно которым субъектом преступления не могут быть юридические лица [132, с. 11—15]. В связи с позицией законодателя о невозможности привлечения к уголовной ответственности предприятий, учреждений или организаций необходимо дать некоторые пояснения к статье 24 Закона Украины от 30 июня 1993 г. «О дорожном движении». В данной статье, в частности, указано следующее: «Собственники автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, руководящие работники дорожно-эксплуатационных организаций несут ответственность, в том числе и уголовную, если дорожно-транспортное происшествие произошло по их вине» [23]. Как видим, к уголовной ответственности, наряду с руководящими работниками предприятий, могут привлекаться также собственники автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов. При определении собственника автомобильной дороги, улицы, железнодорожного переезда следует руководствоваться Законом Украины «О собственности», в котором установлено, что системы транспорта общественного пользования, имеющего общегосударственное (республиканское) значение, являются объектом общегосударственной (республиканской) собственности (ст. 34 Закона), а система местного транспорта — объектом права коммунальной собственности (ст. 35 Закона). При характеристике объекта нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, со ссылкой на ст. 9 Закона Украины от 10 ноября 1994 г. «О транспорте» было указано, что в систему транспорта входят транспортные средства, сооружения, финансовые ресурсы, оборудование транспорта, пути сообщения. То есть дороги, улицы, железнодорожные переезды, иное дорожное обустройство, подпадающие под понятие «пути сообщения», являются объектом общегосударственной или комму-

нальной собственности. Далее следует руководствоваться ст. 10 Закона Украины от 27 марта 1991 г. «О предприятиях в Украине», согласно которой имущество, являющееся государственной собственностью, закрепляется за предприятием на праве полного хозяйственного ведения или оперативного управления. Государственным предприятием (корпорацией), за которым на праве полного хозяйственного ведения закреплены автомобильные дороги общего пользования, является Украинская государственная корпорация по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог (Укравтодор) [150]. Автомобильные дороги местного значения в городах и районах городов, имеющих подразделение на районы, подчинены Государственному комитету строительства, архитектуры и жилищной политики Украины и закрепляются на праве полного хозяйственного ведения за государственными коммунальными дорожно-эксплуатационными предприятиями. Внутрихозяйственные дороги подчинены Укравтодору Украины, а подъездные дороги промышленных предприятий — соответствующим министерствам и ведомствам. В таком же порядке следует определять собственников улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства. Буквальное толкование изложенных аргументов позволяет прийти к выводу о том, что за дорожно-транспортное происшествие, произошедшее по причине ненадлежащего состояния дороги, улицы, железнодорожного переезда или иного дорожного обустройства и повлекшее причинение вреда жизни и здоровью человека, собственности, могут быть привлечены Укравтодор, вышеуказанный государственный комитет, министерство, ведомство или соответствующее коммунальное предприятие. Однако данный вывод явно неуместен, а равно неприемлемым признается и буквальное толкование ст. 24 Закона «О дорожном движении». Посредством ограничительного толкования данной статьи Закона следует установить, что ответственность собственников автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов ограничена обязанностью возместить материальный ущерб и иные последствия гражданско-правового характера. К уголовной ответственности могут быть привлечены представители собственника соответствующего дорожного объекта, т. е. физические лица, обладающие сознанием и волей — руководители участков, цехов, бригад. Одновременно с этим необходимо отметить, что в перспективе вполне возможны случаи совпадения собственника автомобиль-

ной дороги, улицы, железнодорожного переезда, иного дорожного обустройства и лица, ответственного за соблюдение соответствующих правил, норм и стандартов. Подобные случаи возможны на дорогах, находящихся в частной собственности. Конечно, таких (частных) автомобильных дорог в Украине пока нет, но их создание, по мнению Правительства Украины и некоторых руководящих должностных лиц ЗАО «Укртрансдор», является фактом недалекого будущего [176].

При характеристике **возраста** субъекта преступления следует исходить из положений ст. 10 УК (ст. 22 Проекта). Так, в данной статье закреплён общий (с 16 лет) и пониженный (с 14 лет) возраст уголовной ответственности. В плане исследования преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), следует указать, что прямых ограничений (помимо предусмотренных ст. 10 УК) в возрасте диспозиция статьи не содержит. Следуя положениям ч. 1 ст. 10 УК, можно сделать вывод, что субъектом нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, может быть лицо, достигшее 16-летнего возраста. В действительности вполне возможны случаи заключения трудового договора с лицом, достигшим 16 лет. Данное правило прямо предусмотрено ст. 187 КЗоТ Украины. С момента заключения трудового договора на работника распространяют свою юридическую силу распоряжения (приказы) руководителя предприятия (учреждения, организации), и в порядке подчиненности 16-летний работник, ввиду отсутствия прямых запретов, может быть назначен лицом, ответственным за соблюдение правил, норм и стандартов, касающихся обеспечения безопасности дорожных условий движения. Соответственно с данного возраста лицо может нарушить указанные требования безопасности. Однако при характеристике возраста субъекта данного преступления следует учитывать некоторые особенности. Прежде всего, речь идет о способности человека к труду определенного вида, а именно, к руководству соответствующим этапом производственной деятельности по обеспечению безопасности дорожных условий движения транспортных средств. Действующее законодательство прямо не предусматривает возрастных ограничений для лиц, ответственных за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, но несколько иной порядок установлен для некото-

рых непосредственных исполнителей дорожных работ. Так, во Временном государственном перечне профессий по подготовке квалифицированных работников в профессионально-технических учебных заведениях, утвержденном постановлением Кабинета Министров Украины от 2 апреля 1998 г. № 450, предусматриваются ограничения в приеме на работу по возрастному критерию, например, для машиниста дорожно-строительных машин (землеройных или используемых при изготовлении дорожного покрытия) до достижения им возраста 18,5 лет [181]. Из этого следует полагать, что на определенных работников ответственность (прежде всего с точки зрения трудовых обязанностей) за соблюдение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, может возлагаться по достижению ими как минимум возраста 18,5 лет. Соответственно, только с этого возраста лицо реально сможет совершить преступление, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). Однако в отношении большинства работников предприятий, учреждений и организаций, осуществляющих тот или иной вид дорожных работ или руководство ими, действует общее правило об ответственности с 16 лет.

Характеристика **вменяемости** субъекта анализируемого преступления основывается на теоретическом определении данного понятия. Под вменяемостью большинством ученых-криминалистов понимается способность лица во время совершения преступления осознавать свои действия и руководить ими [109, с. 3; 128, с. 34; 187, с. 7]. При этом в качестве вменяемых рассматриваются лица, которые наделены способностью критически (аналитически) воспринимать окружающую действительность и посредством личной воли руководить своим, адекватным действительности, поведением, а также, как следствие, подлежать уголовной ответственности за содеянное. К объему критического (аналитического) восприятия окружающей действительности специалисты по вопросу о вменяемости вполне справедливо относят сознание виновным как фактической стороны своего поведения: деяния, последствий, причинной связи, так и общественной опасности совершаемого деяния [102, с. 18—23; 109, с. 3; 128, с. 34; 140, с. 52; 187, с. 7].

В плане характеристики субъекта преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), необходимо особо указать, что деяние, как признак

объективной стороны данного преступления, заключается в нарушении специальных требований безопасности. Поскольку виновное вменяемое лицо осознает фактическую сторону своего поведения, постольку оно при совершении преступления осознает факт нарушения таких специальных требований или не осознает этого, хотя должно было и могло осознавать. Вполне логичным, на наш взгляд, является утверждение о том, что для сознания факта нарушения специального правила, нормы или стандарта виновное лицо должно знать содержание нарушаемого требования безопасности. В свою очередь, специальными познаниями обладают лишь некоторые лица, принимающие непосредственное участие в руководстве производственной деятельностью по строительству, реконструкции, ремонту или содержанию дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, или лица, непосредственно осуществляющие указанную деятельность. Складывается впечатление, что сознавать факт и общественную опасность нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, может строго ограниченный круг лиц. Подобный вывод следует применительно и к субъектам иных преступлений, связанных с использованием технических систем — источников повышенной опасности.

Необходимость, а равно долженствование при наличии объективной возможности осознания виновным лицом факта нарушения специальных правил поведения стали причиной дискуссии в теории уголовного права по поводу так называемой «специальной» вменяемости. Сущность научного спора по поводу «специальной» вменяемости заключается в признании возможности или, напротив, невозможности установления дополнительного основания освобождения от уголовной ответственности для лиц, допустивших общественно опасное нарушение специальных правил поведения в условиях негативного воздействия разного рода перегрузок, сложностей, присущих работе с техническими системами. В частности, М. С. Гринберг полагает, что уяснение психической возможности лица производится посредством анализа его возраста, уровня развития сознания и волевого самоконтроля, вменяемости. Данные показатели суммарно, по мнению ученого, определяют способность лица действовать лишь в обычных условиях и должны быть дополнены нормой о специальной вменяемости, определяющей способность лица действовать свободно при обращении с техническими системами [36,

с. 63—68; 37, с. 65—68]. Как понятие, более точно отражающее возможность лица выполнять возложенные профессиональные обязанности, оценивал специальную вменяемость и Э. Н. Зинченко. Более того, им было предложено несколько иное определение способности оператора технической системы сознавать свое поведение и руководить им — «профессиональная вменяемость» [55, с. 85—86].

Идея о признании и законодательном закреплении понятия «специальной» (профессиональной) вменяемости получила отрицательную оценку у большинства ученых-специалистов в области уголовного права. Подвергая данную идею справедливой критике, они, в частности, указывают, что вменяемость, как формально определенное юридическое понятие не имеет ни форм, ни видов, ни степеней [128, с. 45], а невозможность лица сознавать свое поведение или руководить им в условиях нервно-психологических перегрузок следует рассматривать с учетом субъективного критерия неосторожности [128, с. 110—112]. Далее, отмечается, что дифференциация (дробление) правовой категории «вменяемость» может привести к размыванию нормативных границ данного понятия, утрате им уголовно-правовой функции [14, с. 325]. Со своей стороны, полагаем необходимым дополнить, что лицо признается невменяемым по причине психического заболевания, а отсутствие специальных познаний таким заболеванием считаться не может. Далее, находим возможным предположить, что способность (неспособность) лица сознавать общественную опасность, а равно и фактическую сторону нарушения специальных требований безопасности следует рассматривать несколько в иной плоскости — в плоскости категории «ответственность». Возможно, под влиянием вышеизложенного научного спора по поводу «специальной» вменяемости законодатель преднамеренно употребил термин «ответственным» для определения субъекта нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Использование этого понятия позволяет весьма удачно дополнить набор общих признаков субъекта преступления **специальным** — наличие ответственности за соблюдение требований правил, норм и стандартов, и всесторонне охарактеризовать сознание лица, его способность руководить своим поведением.

С философской точки зрения категория «ответственность» охватывает проблему соотношения способности и возможности

человека выступать в качестве субъекта своих действий, а именно: сознательно (добровольно, намеренно) выполнять определенные требования и осуществлять стоящие перед ним задачи, совершать правильный выбор поведения, достигать определенного результата, а также связанные с этим вопросы правоты и виновности, осуждения и наказания [194, с. 324]. Другими словами, принимая на себя ответственность (соглашаясь на руководство процессом выполнения дорожных работ или выполняя определенную работу), лицо сознает объем требований безопасности, заложенный в соответствующих правилах, нормах и стандартах, а также способно согласовывать свое поведение с указанными требованиями — «ответственность выражается в том, что личность признает свои обязанности перед обществом, налагает их на себя» [39, с. 16]. В таком случае вменяемость, как признак, характеризующий общую способность лица сознавать фактические признаки своего поведения, дополняется ответственностью — сознанием специальных требований, точно определяющих характер и степень общественной опасности нарушения. Возложение ответственности, как правило, сопрягается с назначением лица на организационно-распорядительные или административно-хозяйственные должности или с выполнением конкретного поручения. Так, ответственным признается специалист, участвующий в приемке законченного строительством объекта и подтверждающий качество выполнения строительных (реконструкционных) работ, ревизор безопасности движения, выявляющий опасные места для движения на действующем участке дороги, бригадир линейной бригады дорожно-эксплуатационного участка, осуществляющий непосредственное руководство дорожными работами, рабочий, выполняющий распоряжение бригадира (например, по установке предупреждающего знака), т. е. в случае делегирования ответственности. Подтверждается ответственность лица за соблюдение правил, норм и стандартов соответствующими нормативными актами и документами.

Статьей 9 Закона Украины от 30 июня 1993 г. «О дорожном движении» определено, что обеспечение безопасных условий дорожного движения является компетенцией собственников автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов. Как уже отмечалось, собственником автомобильных дорог общего пользования на праве полного хозяйственного ведения является корпорация Укравтодор. Следовательно, эта корпорация являет-

ся лицом (юридическим), в компетенцию которого входит обеспечение безопасных условий дорожного движения на дорогах общего пользования. Далее, согласно статье 3 Закона Украины от 27 марта 1991 г. «О предприятиях в Украине», корпорация есть договорное объединение, образованное на основании объединения производственных, научных и коммерческих интересов, с делегированием отдельных полномочий централизованного регулирования деятельности каждого из участников. Соответственно, на правах корпорации Укравтодор объединяет научно-исследовательские, проектные, строительные, ремонтно-строительные, промышленные и иные предприятия, учреждения и организации дорожного хозяйства, основанные на государственной собственности [150]. При создании дорожных условий движения на том или ином этапе каждое из предприятий, входящее в корпорацию Укравтодор, является ответственным за соблюдение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, при выполнении строительных, реконструкционных, ремонтных работ или работ по содержанию дорожных условий движения транспортных средств. Собственником (на праве полного хозяйственного ведения) дорог, не подпадающих под категорию «общего пользования», а также улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства являются государственные коммунальные дорожно-эксплуатационные предприятия*. В пределах указанных предприятий, учреждений и организаций Укравтодора, а также коммунальных предприятий дорожного хозяйства составляется штатное расписание, в котором предусматриваются должности лиц, ответственных за качество выполнения определенной работы. Прежде всего, ответственным лицом является руководитель (директор, начальник, председатель) предприятия (учреждения, организации). Иными ответственными лицами являются его заместители, а также руководители служб, отделов, участков, цехов, бригад и прочих подразделений. Являясь первым лицом в пределах возглавляемого юридического лица, руководитель своим волевым решением (приказом) принимает работников на соответствующую должность и назначает ответственными за выполнение функци-

* В большинстве случаев установлению собственника той или иной автомобильной дороги или же ее отдельного участка способствует обращение к предприятию (учреждению, организации), осуществляющему разработку строительной проектной документации.

ональных обязанностей на определенном участке работ по обеспечению безопасных дорожных условий движения транспортных средств. Для реального выполнения дорожных работ необходимо согласовать их проведение с органами Государственной автомобильной инспекции по месту выполнения, о чем подается соответствующее заявление и составляется ордер [23]. В ордере на выполнение дорожных работ, помимо прочего, прямо указывается лицо, ответственное за соблюдение сроков проведения работ, а также за соблюдение требований правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

В отношении лиц, выполняющих непосредственно тот или иной вид дорожных работ, вопрос о «специальной» вменяемости отходит на второй план и акцент переносится на способность субъекта сознавать свое поведение и руководить им.

Некоторые уточнения необходимо дать в отношении работ по строительству и реконструкции дорог, не подпадающих под категорию «дорог общего пользования», а также улиц. Выполнение дорожно-строительных работ на этих объектах производится на основании соответствующего договора с их собственником государственными коммунальными подрядными специализированными предприятиями по строительству и реконструкции автодорог. При этом следует учитывать, что для производства строительства дороги или улицы у субъекта должен быть специальный допуск. Обязанность получения допуска вытекает из статьи 4 Закона Украины от 7 февраля 1991 г. «О предпринимательстве». В данной статье предусмотрено, что отдельные виды строительства подлежат лицензированию. Перечень видов строительства содержится в постановлении Кабинета Министров Украины от 6 апреля 1998 г. № 451 «О перечне отдельных видов проектных и строительных, строительско-монтажных работ, инженерных исследований для строительства, оказания инжиниринговых и иных услуг, которые требуют соответствующей аттестации исполнителя». В данном Перечне указано, что аттестация исполнителя требуется и для выполнения работ по строительству дорог [146]. Наличие ответственности за соблюдение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, основанной на нормах права и оформленной соответствующим документами, указывает на обязательный **специальный (дополнительный) признак** субъекта преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта).

Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, при выполнении каких-либо дорожных работ без получения соответствующего разрешения и согласования, или лицами, не наделенными компетенцией на выполнение данных работ, а равно иное повреждение (уничтожение) дорожных условий, если это повлекло причинение вреда жизни и здоровью человека, собственности, не может считаться преступлением, наказуемым в порядке ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). В таких случаях наступление общественно опасных последствий следует квалифицировать как умышленное или неосторожное преступление против жизни и здоровья человека, собственности, либо как злоупотребление властью или служебным положением, либо как хулиганство.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что субъектом нарушения правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, является физическое, вменяемое, достигшее возраста уголовной ответственности лицо, ответственное за соблюдение требований правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте или содержании дорог, улиц, железнодорожных переездов, иного дорожного обустройства, или выполняющее такие работы и находящееся в трудовых отношениях с собственником дороги, улицы, железнодорожного переезда или с предприятием (учреждением, организацией), выполняющим дорожные работы, и занимающее должность, связанную с обеспечением безопасности дорожных условий движения на соответствующем этапе производственной деятельности или выполняющее специальное распоряжение вышестоящего ответственного лица. В случае ввода в эксплуатацию автомобильных дорог, собственниками которых будут частные лица, субъектом исследуемого преступления может быть собственник определенного участка дорожного пути. Субъектом преступления, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта), могут быть также частные предприниматели, действующие на основании свидетельства на право занятия предпринимательской деятельностью и, при необходимости — лицензии, и выполняющие дорожные работы по договору с собственником.

В завершение настоящей работы считаем необходимым признать, что за рамками нашего исследования остались нерешенными вопросы наказания за совершение преступления, предусмотренного ст. 215⁵ УК (ст. 295 Проекта). В определенной мере такая нерешенность обусловлена отсутствием необходимого объема судебно-следственной практики привлечения к уголовной ответственности за данное преступление. Кроме того, рассматривать вопросы наказания представляется более верным после принятия нового Уголовного кодекса Украины, положения которого о наказании в сравнении с аналогичными положениями действующего УК имеют принципиальные новшества.

С учетом вышеизложенного предлагается проект новой редакции статьи 215⁵ УК (ст. 295 Проекта):

Статья 215⁵. *Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств*

(1) Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожных условий движения транспортных средств, совершенное лицом, ответственным за проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, иных дорожных сооружений, или лицом, выполняющим такие работы, если это создало угрозу гибели людей или наступления иных тяжких последствий, или причинило потерпевшему телесное повреждение средней тяжести, или повлекло крупный материальный ущерб, —
наказывается

(2) Деяние, указанное в части первой настоящей статьи, повлекшее гибель людей или иные тяжкие последствия, —
наказывается

Примечание: *под крупным материальным ущербом в статье 215⁵ УК понимается имущественный ущерб, в 250 и более раз превышающий необлагаемый налогом минимум доходов граждан.*

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Алексеев Н. С.* Транспортные преступления. Л., 1957.
2. *Андреев А.* Сказки Шахерезады, или Вслепую по немым трассам // Щомісячний інформаційний і науково популярний ілюстрований журнал «Сигнал» МВС України і Центральної ради Всеукраїнської спілки автомобілістів (рос. мовою). К., 1997. № 11. С. 28—29.
3. *Антипенко Н.* Ловушки и загадки // Там само. К., 1998. № 6.
4. Архив Евпаторийского городского (межрайонного) суда АР Крым, дело № 2-611 (начато 24.01.97 г. — закончено 19.02.97 г.).
5. Архив Новоселицкого районного суда Черновицкой области, дело № 1-76 (начато 17.11.95 г. — закончено 31.03.97 г.).
6. Архив Гайсинского районного суда Винницкой области, дело № 1-143/95 (начато 28.09.94 г. — закончено 26.06.95 г.).
7. *Бабков В. Ф.* Дорожные условия и безопасность движения: Учебник для вузов. М., 1993.
8. *Бажанов М. И.* Уголовное право Украины. Общая часть. Днепрпетровск, 1992.
9. Безопасность движения автомобилей. Х., 1962.
10. *Белокобыльский Н. Н.* Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Саранск, 1988.
11. *Беляев Н. А.* Уголовно-правовая политика и пути ее реализации. Л., 1986.
12. Большая советская энциклопедия. Изд. 3-е; Кн. I. М., 1976. Т. 24.
13. *Борисов В. І.* Родовий об'єкт злочинів проти безпеки виробництва // Вісник Академії правових наук України. Х., 1995. № 3. С. 148—149.
14. *Борисов В. И.* Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины: Дис. д-ра юрид. наук. Х., 1992.
15. *Борисов В. И.* Обязанности органа внутренних дел по установлению причинной связи при совершении автотранспортных происшествий // Актуальные проблемы совершенствования административной деятельности органов внутренних дел в условиях развитого социализма. К., 1983. С. 70—77.

16. *Борисов В. І.* Дотримання принципу Конституційної відповідності у проєкті Кримінального кодексу України // Матеріали науково-практичної конференції «Теоретичні та практичні питання реалізації Конституції України: проблеми досвід, перспективи». 25 червня 1997 р., Київ—Харків, 1998. С. 172.
17. *Борисов В. І.* Необережність та її види: Текст лекцій. Х., 1991.
18. *Борисов В. І., Куц В. Н.* Преступления против жизни и здоровья: вопросы квалификации. Х., 1995.
19. *Бурчак Ф. Г.* Дальнейшее укрепление правовой защиты государственной и общественной жизни. К., 1987.
20. *Бушмон В., Выгинчук Я.* и др. Гиблое место // Сигнал, 1996. № 10.
21. *Васильев А. П.* Состояние дороги и безопасность движения автомобилей в сложных погодных условиях. М., 1976.
22. ВВР, 1991. № 46. Ст. 617.
23. ВВР, 1993. № 31. Ст. 338.
24. ВВР, 1994. № 10. Ст. 45.
25. ВВР, 1994. № 51. Ст. 446.
26. ВВР, 1996. № 30. Ст. 141.
27. *Волков Б. С.* Проблема воли и уголовная ответственность. Казань, 1965.
28. *Волошин В.* Франція автомобільна // Автовісник — людина, дорога, автомобіль: Газ. Упр. ДАІ МВС України, 1996. № 1.
29. *Гальперин И. М., Курляндский В. И.* Предмет уголовной политики и основные направления ее изучения // Основные направления борьбы с преступностью / Под ред. И. М. Гальперина, В. И. Курляндского. М., 1975.
30. *Глистин В. К.* Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений (Объект и квалификация преступлений). Л., 1979.
31. *Голуб С.* Об'єктивна сторона складу незаконного полювання і питання його кваліфікації // Право України, 1998. № 3.
32. *Гордиенко В.* Опасные головоломки // Сигнал, 1998. № 4.
33. *Гошовський М.* Величина майнової шкоди, заподіяної злочином, та її вплив на кримінальну відповідальність // Право України, 1996. № 9. С. 67—70.
34. *Гринберг М. С.* Случайные (вероятностные) процессы и уголовное право // Сов. гос-во и право, 1986. № 1. С. 129—133.
35. *Гринберг М. С.* Преступления против общественной безопасности: Учеб. пособие. Свердловск, 1974.

36. *Гринберг М. С.* Субъект преступления и субъективный критерий неосторожности (вопросы специальной вменяемости) // Сов. гос-во и право, 1986. № 3. С. 63—68.
37. *Гринберг М. С.* Технические преступления. Новосибирск, 1992.
38. *Гринюк Н.* На разных языках // Сигнал, 1998. № 6.
39. *Дагель П. С., Котов Д. П.* Субъективная сторона преступления и ее установление. Воронеж, 1974.
40. *Даньшин И. Н.* Уголовно-правовая охрана общественного порядка. М., 1973.
41. ДБН 360-92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень (Видання офіційне. Мінбудархітектури України). К., 1993.
42. Декрет Кабинета Министров Украины «О государственном надзоре за соблюдением стандартов, норм и правил и ответственности за их нарушение» // ВВР, 1993. № 23. Ст. 247.
43. *Деляур Л. Ю.* Дослідження причин і факторів, що призводять до виникнення дорожньо-транспортних пригод на перехрестях доріг в одному рівні // Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. К., 1989.
44. *Денисов Ю. А.* Общая теория правонарушения и ответственности (Социальные и юридические аспекты). Л., 1983.
45. «Деньги свернули с дороги» // Деловой Харьков, 1997. № 20.
46. *Джон Хаммер.* Автомобилистам придется раскошелиться. — «Джорнэл оф коммерс энд коммершн» (США, Нью-Йорк) // За рубежом, 1998. № 11.
47. Дорожная терминология: Справочник. М., 1985.
48. ДСТУ 3587-97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану. Видання офіційне. К., 1997.
49. *Дурманов Н. Д.* Понятие преступления. М., 1948.
50. *Ефимов М. А.* Борьба с преступлениями против общественного порядка, общественной безопасности и народного здоровья. Минск, 1971.
51. *Жулев В. И., Гирько С. И.* Ответственность участников дорожного движения: Практ. пособие. М., 1997.
52. Збірник постанов Пленуму Верховного Суду України (1963—1997 роки). Сімферополь, 1998.
53. *Зелинский А. Ф.* Повторение преступлений как преступная деятельность // Гос-во и право, 1995. № 12. С. 55—59.
54. *Зелінський А.* Про відповідальність за рецидив у новому кримінальному законодавстві // Право України, 1996. № 5. С. 61—62.
55. *Зинченко Э. Н.* Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности горных работ. Киев; Донецк, 1979.

56. *Злобин Г. А., Никифоров Б. С.* Умысел и его формы. М., 1972.
57. ЗП України, 1993. № 4—5. Ст. 83.
58. ЗП України, 1994. № 7. Ст. 182.
59. ЗП України, 1996. № 19. Ст. 543.
60. ЗП України, 1997. № 4. Ст. 144.
61. Інформаційний бюлетень Міністерства статистики України. 1995. № 2—3. С. 4.
62. Інформаційний бюлетень Міністерства статистики України. 1995. № 5—6. С. 20.
63. Інформаційний бюлетень Міністерства статистики України. 1996. № 1—2. С. 7.
64. *Каракай С.* «Что хочу — то и ворочу» // Сигнал, 1996. № 9.
65. *Каракай С. В.* «Живые раки и дохлые знаки» // Там само, 1998. № 5.
66. *Касынюк В. И.* Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Х., 1979.
67. *Касынюк В. И.* Уголовная ответственность за транспортные преступления. К., 1977.
68. Каталог нормативних документів (Затверджених та зареєстрованих за станом на 1 січня 1997 р.). Видання офіційне. К., 1998.
69. Каталог нормативних документів. 1996. Т. 1.
70. *Квашиш В. Е.* Преступная неосторожность: Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток, 1986.
71. *Квашиш В. Е.* Научно-технический прогресс и ответственность за неосторожность // Основные направления борьбы с преступностью / Под ред. И. М. Гальперина и В. И. Курляндского. М., 1975.
72. *Кичигина Е. В.* Ответственность за нарушение безопасности движения городского транспорта. М., 1966.
73. *Ковалев М. И.* К вопросу об эффективности уголовного законодательства // Проблемы эффективности уголовного закона: Сб. статей (Ред. кол.: М. И. Ковалев и др.). Свердловск, 1975. С. 5—16.
74. *Ковалев М. И., Васьков П. Т.* Причинная связь в советском уголовном праве. М., 1958.
75. *Колеснік Ю.* «Водій не невістка, котра „у всьому винна“» // Сигнал, 1994. № 8. С. 17—18.
76. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Отв. ред. д-р юрид. наук, проф. А. В. Наумов. М., 1996.
77. Конвенция о дорожном движении и Конвенция о дорожных знаках и сигналах. Конвенции приняты на Конференции

ООН по дорожному движению (Вена, 7/X — 8/XI 1968 г.). М., 1970.

78. Коржанский Н. И. Объект посягательства и квалификация преступлений. Волгоград, 1976.
79. Коржанський М. Й. Кваліфікація злочинів. К., 1997.
80. Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. К., 1996.
81. Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990.
82. Коробеев А. И. Уголовная наказуемость общественно опасных деяний (основания установления, характер и реализация в деятельности органов внутренних дел): Учеб. пособие. Хабаровск, 1986.
83. Костарева Т. А. Квалифицирующие обстоятельства в уголовном праве (понятие, законодательная регламентация, влияние на дифференциацию ответственности). Ярославль, 1993.
84. Коховский П. Без закона — на дорогах беспредел // Сигнал, 1997. № 2.
85. Коховский П. Лед тронулся? // Там же. 1998. № 2.
86. Коховский П. Статистика не для слабонервных // Там же. 1996. № 2.
87. Коховський П. Зміни до гіршого // Там само. 1994. № 8.
88. Коховський П. На дорожньому фронті без змін // Там само. № 3—4.
89. Кривуля О. М., Куц В. М. Чи можуть бути суспільні відносини об'єктом злочину? // Вісник Університету внутрішніх справ, 1997. № 2. С. 73—74.
90. Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник для юрид. вузів і фак. (М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін.) / За ред. професорів М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. Х., 1997.
91. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар (За станом кримінального законодавства та постанов Пленуму Верховного Суду України на 25 жовтня 1995 р.) / Відп. ред. В. І. Шаkun та С. С. Яценко. К., 1995.
92. Кристиан Жирондо. Безопасность движения: прошлое, настоящее, будущее / Пер. с фр. под ред. В. И. Жулева). М., 1983.
93. Крохмаль В. Про юридичну дійсність міжнародних договорів // Право України, 1996. № 5.
94. Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. М., 1960.
95. Кудрявцев В. Н. Право и поведение. М., 1978.
96. Кудрявцев В. Н. Эффективность закона как средства осуществления уголовной политики // Основные направления борь-

- бы с преступностью / Под ред. И. М. Гальперина и В. И. Курляндского. М., 1975.
97. Кузнецова Н. Ф. Значение преступных последствий. М., 1958.
 98. Кузнецова Н. Ф. О криминогенности пробелов уголовного законодательства // Вест. Моск. ун-та, сер. 11 «Право», 1996. № 3. С. 26—35.
 99. Кузнецова Н. Ф. Проблемы криминологической детерминации / Под ред. В. Н. Кудрявцева. М., 1984.
 100. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления: Квалификация и ответственность. М., 1976.
 101. Курс советского уголовного права. М., 1970. Т. 2, 4.
 102. Куц В. М. Теоретико-прикладні аспекти проблеми суб'єкта злочину // Вісник Університету внутрішніх справ. 1996. № 1. С. 18—23.
 103. Лазарев А. М. Субъект преступления: Учеб. пособие для студентов ВЮЗИ. М., 1981.
 104. Лановенко И. П. Охрана трудовых прав: Теоретические проблемы развития уголовного законодательства УССР. К., 1975.
 105. Лановенко И. П., Чангули Г. И. Уголовно-правовая охрана трудовых прав граждан. К., 1989.
 106. Литвак О. Кримінологія необережності // Право України, 1998. № 3. С. 35—37, 40.
 107. Литвак О., Зелінський А. Кримінальна психологія: сучасне становище і перспективи // Там само. 1998. № 6. С. 59—63.
 108. Лобанов Е. М. Проектирование дорог и организация движения с учетом психофизиологии водителя. М., 1980.
 109. Ломако В. А. Осудність та неосудність за кримінальним правом України: Конспект лекцій. Х., 1993.
 110. Ломако В. А., Борисов В. І., Касинюк В. І., Кривоченко Л. І. Суб'єктивна сторона злочину: Метод. посібник для студентів. Х., 1993.
 111. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. 2-е изд., перераб. и доп. М., 1983.
 112. Лукьянов В. В. Административные правонарушения и уголовные преступления: в чем их различие? // Гос-во и право, 1996. № 3. С. 84—89.
 113. Лукьянов В. В. Проблемы дорожного движения. М., 1972.
 114. Лунеев В. В. Предпосылки объективного вменения и принцип виновной ответственности // Гос-во и право, 1992. № 2. С. 57—61.
 115. Ляпунов Ю., Максимов В. Ответственность за компьютерные преступления // Законность, 1997. № 1. С. 8—15.

116. *Ляпунов Ю. И.* Природа преступных последствий в деликтах создания опасности // Сибирские юридические записки. Вып. 4. Проблемы борьбы с преступностью. Омск, 1974. С. 64—80.
117. *Малеин Н. С.* Правонарушение: понятие, причины, ответственность. М., 1985.
118. *Мальцев В. В.* Принципы уголовного законодательства и общественно опасное поведение // Гос-во и право, 1997. № 2.
119. *Масалов А.* Найдорожчі — дешеві дороги // Сигнал, 1994. № 10.
120. *Масалов А.* Под колесами // Там же. 1996. № 3.
121. *Масалов А.* «Что вам еще нужно, хлопцы?» // Там же. 1998. № 5. С. 25.
122. *Матышевский П. С.* Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья. М., 1964.
123. *Матышевский П. С.* Преступления против собственности и смежные с ними преступления. К., 1996.
124. *Медведев И.* Одна большая колдобина // Газ. «Бизнес». К., 1996. № 46 (201).
125. Методические рекомендации по оценке условий движения в разные сезоны года. М., 1975.
126. Механизм преступного поведения (Ю. М. Антонян, П. С. Дажель, О. Л. Дубовик и др. / Отв. ред. В. Н. Кудрявцев). М., 1981.
127. *Михайлов В. И.* Нормативное регулирование исполнения приказа и некоторые вопросы уголовного права // Гос-во и право, 1996. № 12. С. 73.
128. *Михеев Р. И.* Проблемы вменяемости и невменяемости в советском уголовном праве. Владивосток, 1983.
129. *Михеев Р. И.* Социальная безответственность // Совершенствование уголовного законодательства и практики его применения: Межвуз. сб. Красноярск, 1989.
130. *Михлин А. С.* Последствия преступления. М., 1969.
131. *Музыка А.* Особливості суб'єктивної сторони злочинів, пов'язаних з наркоманією // Право України, 1997. № 9. С. 50—55.
132. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України // Бюл. законодавства і юридичної практики України. Спеціальний випуск. К., 1994.
133. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України: за станом законодавства та постанов Пленуму Верховного Суду України на 1 січня 1997 р. / За редакцією В. Ф. Бойка, Я. Ю. Кондратьєва, С. С. Яценка. К., 1997.

134. *Науменко А.* Великі проблеми великого міста // Газ. «Новости ГАИ». Х., 1997. № 15.
135. *Наумов А. В.* Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций. М., 1996.
136. *Некрасов В. К.* Повышение сроков службы и качества автомобильных дорог // Повышение сроков службы и качества автомобильных дорог: Сб. науч. тр. Московского ордена Трудового Красного знамени автомобильно-дорожного института (МАДИ). М., 1986.
137. *Нерсисян А.* О декриминализации в советском уголовном праве // Соц. законность. 1990. № 3. С. 17—19.
138. *Ожегов С. И.* Словарь русского языка: 70 000 слов / Под ред. Н. Ю. Шведовой. 23-е изд., испр. М., 1991.
139. *Опришко В.* Конституція України — основа розвитку законодавства // Право України, 1997. № 8. С. 14—17.
140. *Орлов В. С.* Субъект преступления по советскому уголовному праву. М., 1958.
141. Основания уголовно-правового запрета (криминализация и декриминализация). М., 1982.
142. Офіційний вісник України: Щотижневий збірник законодавства. К., 2000. № 11. Ст. 397.
143. *Панов Н. И.* Способ совершения преступления и уголовная ответственность. Х., 1982.
144. *Панько К. А.* Вопросы общей теории рецидива в советском уголовном праве. С. 90.
145. Перелік нормативних документів у галузі будівництва, що діють на території України (за станом на 01.01.96). Видання офіційне. Державний Комітет України у справах будівництва і архітектури (Держкоммістобудування України). К., 1996.
146. Перелік окремих видів проектних та будівельно-монтажних робіт, інженерних вишукувань для будівництва, надання інжинірингових та інших послуг, які потребують відповідної атестації виконавця, затв. Пост. КМ України від 6 квітня 1998 р. № 451 // Офіційний вісник України, 1998. № 14. Ст. 534.
147. Перелік статистичних показників та порядок обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху, затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 1993 р. № 1053 // ЗП України, 1994. № 4. Ст. 103.
148. *Пинаев А. А.* Особенности составов преступлений с двойной и смешанной формами вины: Учеб. пособие. Х., 1984.
149. Положение о порядке организации и деятельности объединений, создаваемых собственниками для управления, содержания и использования имущества жилых домов, находя-

- щихся в общем пользовании, утвержденное Постановлением КМ Украины от 31 июля 1995 г. № 588 // ЗП України, 1995. № 10. Ст. 259.
150. Положение об Украинской государственной корпорации по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденное Постановлением Кабинета Министров Украины от 5 января 1995 г. № 6 // ЗП Уряду України, 1995. № 3. Ст. 71.
151. Постановление Кабинета Министров Украины от 20 мая 1997 г. № 466 «Про фінансування дорожнього господарства в 1997 році» // Офіційний вісник України, 1997. № 21 (Із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ від 2 березня 1998 р. № 234 // Там само. 1998. № 9. Ст. 338).
152. Правила державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів всіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 1993 р. № 873 // ЗП України, 1994. № 3. Ст. 60.
153. Правила дорожнього руху: З доповненнями, змінами та системою адміністративних стягнень за станом на 1 квітня 1998 р. Набули чинності з 1 травня 1994 р. Х., 1998.
154. Правила експлуатації трамвая і тролейбуса, затверджені Наказом Державного комітету житлово-комунальному господарству України від 10 грудня 1996 р. № 103, зареєстр. в Мінюсті України за № 66/1870 від 06.03.97 р.
155. Правила обліку дорожньо-транспортних пригод, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 1993 р. № 595 // ЗП України, 1993. № 12. Ст. 266.
156. Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог: ВСН 19-89 / Минавтодор РСФСР. М., 1990.
157. Правила судебно-медицинского определения степени тяжести телесных повреждений (по состоянию на 15.07.96 г.). Х., 1996.
158. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. М., 1970.
159. Преступная неосторожность (уголовно-правовые и криминологические исследования) / Отв. ред. И. П. Лановенко, Ф. А. Лопушанский. К., 1992.
160. «Прокатились... Сколько может стоять поваленный дорожный знак?» // Газ. «Штурман», 1997. № 2.
161. Прохоров В. С. Преступление и ответственность. Л., 1984.
162. Рарог А. И. Вина в советском уголовном праве. Саратов, 1987.

163. Русско-украинский словарь терминов по теории государства и права: Учеб. пособие / Руковод. авт. кол. Н. И. Панов. Х., 1993.
164. Самощенко И. В. Объект угрозы как самостоятельного преступления // Вестник Академии правовых наук Украины. Х., 1997. № 2.
165. Сахаров А. Б. Ответственность за должностные злоупотребления по советскому уголовному праву. М., 1956.
166. Светлов А. Я. Ответственность за должностные преступления. К., 1978.
167. Свидло В. Увага: залізничний переїзд // Газ. «Новости ГАИ». Х., 1997. № 19.
168. Скоморохов А. Дороги требуют ремонта // Там же. 1998. № 8.
169. СНиП III-40-78. ч. 3. Правила производства и приемки работ. Глава 40. Автомобильные дороги. М., Стройиздат, 1979.
170. СНиП II-Д. 5-72. ч. 2. Нормы проектирования. Глава 5. Автомобильные дороги. М., Стройиздат, 1973.
171. Сташис В. В., Бажанов М. И. Преступления против личности в УК Украины и судебной практике. Х., 1996.
172. Строительные нормы и правила. Изд. офиц. М., 1978.
173. Строительные нормы и правила. Изд. офиц. М., Стройиздат, 1977.
174. Тацій В. Я. Об'єкт і предмет злочину в кримінальному праві України: Навчальний посібник. Х., 1994.
175. Тацій В. Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Х., 1988.
176. «Тарифы будут изменены» // Газ. «Труд-7 Украина». 1998. № 61.
177. Тер-Акопов А. А. Бездействие как форма преступного поведения. М., 1980.
178. Тер-Акопов А. А. О правовых аспектах активности и психологической безопасности человека // Гос-во и право, 1993. № 4.
179. Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М., 1995.
180. Технические указания по проектированию и сооружению пролетных строений автодорожных и городских мостов: ВСН 85-68 / Минавтодор РСФСР. М., 1969.
181. Тимчасовий державний перелік професій з підготовки кваліфікованих робітників у професійно-технічних навчальних закладах, затв. Пост. КМ України від 02.04.98 р. № 450 // Офіційний вісник України, 1998. № 14. Ст. 536.

182. *Тихий В. П.* Понятие общественной безопасности и проблемы кодификации законодательства о преступлениях против нее // Вестник Академии правовых наук Украины, 1994. № 2.
183. *Тихий В. П.* Проблеми вини у злочинах проти суспільної безпеки // Вісник Академії правових наук України, 1996. № 5. С. 153—160.
184. *Тихий В. П.* Уголовно-правовая охрана общественной безопасности. Х., 1981.
185. *Ткаченко Ю. Г.* Методологические вопросы теории правоотношения. М., 1980.
186. *Точка М.* Безпека дорожнього руху — це життя // Газ. «Новости ГАИ». Х., 1997. № 12.
187. *Трахтеров В. С.* Вменяемость по советскому уголовному праву (Конспект лекций). Х., 1966.
188. Уголовное право. Часть Особенная. М., 1968.
189. Уголовное право. Часть Особенная. М., 1969.
190. Указ Президента України від 26 листопада 1992 р. «Про Міністерство транспорту України» // Урядовий кур'єр, 1992. № 59.
191. *Устименко В. В.* Специальный субъект преступления. Х., 1989.
192. *Филимонов В. Д.* Криминологические основы уголовного права. Томск, 1981.
193. *Философская энциклопедия* / Гл. ред. Ф. В. Константинов. М., 1970. Т. 5.
194. *Философский словарь* / Под ред. И. Т. Фролова. 6-е изд., перераб. и доп. М., 1991.
195. *Халфина Р. О.* Общее учение о правоотношении. М., 1974.
196. *Церетели Т. В.* Причинная связь в уголовном праве. М., 1963.
197. *Чубарев В. Л.* Тяжесть преступного деяния. К., 1992.
198. *Чумиков А. Н.* Управление конфликтом и конфликтное управление как новые парадигмы мышления и действия // Социологические исследования. М., 1995. № 3. С. 52—57.
199. *Чучаев А. И.* Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Саратов, 1988.
200. *Шештокас В. В., Самойлов Д. С.* Конфликтные ситуации и безопасность движения в городах. М., 1987.
201. *Шмелева Г. Г.* Конкретизация юридических норм в правовом регулировании. Львов, 1988.
202. *Юридический словарь*. М., 1956.
203. *Яцеленко Б. В.* О природе противоречий уголовно-правового регулирования // Правоведение, 1991. № 1.

ДСТУ 3587—97

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ УКРАИНЫ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ, УЛИЦЫ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ**

Требования к эксплуатационному состоянию

БЕЗПЕКА ДОРОЖНОГО РУХУ

**АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ, ВУЛИЦІ
ТА ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕЇЗДИ**

Вимоги до експлуатаційного стану

ROAD TRAFFIC SAFETY

**AUTOMOBILE ROADS, STREETS
AND RAILWAY CROSSINGS**

The requirements to operation condition

Дата введения 1998—01—01

1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Настоящий стандарт распространяется на автомобильные дороги, улицы и дороги городов и населенных пунктов, железнодорожные переезды.

1.2 Настоящий стандарт устанавливает требования к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, улиц населенных пунктов, железнодорожных переездов и технических средств организации дорожного движения.

1.3 Требования стандарта являются обязательными.

2 НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящем стандарте приведены ссылки на следующие нормативные документы:

ДСТУ 2586—94 Знаки дорожные. Общие технические условия. Правила применения

ДСТУ 2587—94 Разметка дорожная. Технические требования. Методы контроля.

Правила применения

ДСТУ 2734—94 Ограждения дорожные тросового типа. Общие технические условия

ДСТУ 2735—94 Ограждения дорожные и направляющие устройства. Правила использования. Требования безопасности дорожного движения

ДСТУ 3308—96 Знаки маршрутные для городского электротранспорта. Технические условия и правила применения

ГОСТ 3634—89 Люки чугунные для смотровых колодцев. Технические условия

ГОСТ 23457—86 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения

ГОСТ 25695—91 Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры

ГОСТ 26008—83 Дождеприемники чугунные для колодцев. Технические условия

ДБН 360—92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень

СНІП 2.05.02—85 Автомобильные дороги

СНІП 3.06.03—85 Автомобильные дороги.

3 ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ СОСТОЯНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, УЛИЦ И ДОРОГ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, А ТАКЖЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

Автомобильные дороги, улицы и дороги населенных пунктов и железнодорожные переезды должны на период их эксплуатации поддерживаться в исправном состоянии и обеспечивать безопасность движения транспортных средств и пешеходов.

Во всех случаях при обнаружении каких-либо отклонений от требований настоящего стандарта, а также на период проведения дорожных работ должны немедленно устанавливаться технические средства организации дорожного движения и вводиться ограничение скорости.

На проезжей части дорог и улиц, железнодорожных переездах, покрытиях тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожках, посадочных площадках, площадках отдыха, специальных площадках для кратковременной остановки автомобилей, поверхности разделительных полос и обочин не должно быть посторонних предметов, не имеющих отношения к их обустройству.

Классификация автомобильных дорог, улиц и дорог населенных пунктов и железнодорожных переездов приведена в приложении А.

3.1 Покрытие проезжей части

3.1.1 Покрытие проезжей части не должно иметь просадок, выбоин, наплывов или иных деформаций, затрудняющих движение транспортных средств.

Предельно допустимые повреждения площади покрытия, а также сроки ликвидации с момента их обнаружения должны соответствовать приведенным в таблице 1.

Примечание. Состояние покрытия проезжей части и других элементов дороги должны проверяться организациями, которые их эксплуатируют, — ежедекадно.

Таблица 1

Категория и группа улиц и дорог		Повреждение (наличие ям) на 100 000 м ² покрытия, м ² не более	Срок ликвидации повреждений, суток, не более
категория	группа		
I	A	0,3 (1,5)	1 (5)
II	B	0,5 (3,0)	1 (5)
III	B	1,0 (5,0)	3 (7)
IV—V	Проезды	3,0 (7,0)	5 (10)

Примечание 1. В скобках приведены значения повреждений и сроки их ликвидации для весеннего и осеннего периодов.

Примечание 2. Требования к эксплуатационному состоянию проезжей части распространяются на съезды с них в границах радиусов закруглений.

3.1.2 Предельная глубина отдельных просадок, выбоин не должна превышать 4 см для дорог I — III категорий и групп А, Б улиц и дорог населенных пунктов; 6 см — для остальных категорий и групп.

Предельная высота наплывов не должна превышать 2 см для дорог I — III категорий и групп А, Б улиц и дорог населенных пунктов; 4 см — для остальных категорий и групп.

В случае превышения указанных размеров отдельных просадок, ям, выбоин, наплывов сроки их ликвидации не должны превышать, приведенных в таблице 1.

3.1.3 Поперечные уклоны проезжей части дороги на виражах должны соответствовать СНиП 2.05.02 и не иметь отклонений, превышающих 10 %. В случае превышения указанных отклонений их ликвидация должна быть выполнена в течение ближайшего строительного сезона.

3.1.4 Ровность покрытия проезжей части должна соответствовать требованиям таблицы 2.

Таблица 2

Наименование показателя	Категория дорог				Группа дорог		
	I	II	III	IV-V	A	Б	В
Ровность по толкмомеру, см/км, не более	90	110	150	220	80	150	230
Ровность по ПКРС- 2, см/км, не более	—	—	—	—	400	790	1050
Число просветов под трехметровой рейкой, превышающее контрольное, %, не более	6	9	12	14	6	9	12

В случае несоответствия ровности покрытия требованиям, приведенным в таблице 2, срок ликвидации не должен превышать периода строительного сезона.

3.1.5 Коэффициент сцепления колеса автомобиля с влажным покрытием проезжей части улиц и дорог должен соответствовать приведенному в таблице 3.

Таблица 3

Характеристика участков дорог	Минимальное значение коэффициента сцепления
Участки прямые или на кривых радиусами 1000 м и более, горизонтальные или с продольными уклонами не более 30 %, с укрепленными обочинами, без пересечений и примыканий в одном уровне (легкие условия движения)	0,30
Участки на кривых в плане радиусами от 250 до 1000 м, на спусках и подъемах с уклонами от 30 % до 60 %, участки в зонах сужения проезжей части при реконструкции (затрудненные условия движения)	0,35
Участки с видимостью менее расчетной, подъемы и спуски с уклонами, превышающими расчетные, зоны пересечений в одном уровне (опасные условия движения)	0,45
Примечание. Значение коэффициента сцепления приведено для условий его измерения прибором ПКРС - 2 в соответствии с метрологическими требованиями.	

3.1.6 При уменьшении коэффициента сцепления срок выполнения работ по его восстановлению должен быть в соответствии с таблицей 4.

Таблица 4

Работы по повышению сцепных качеств покрытия	Срок выполнения работ, сут, не более
— при условии износа шероховатой поверхности покрытия	в течение строительного сезона
— при условии выпотевания органических вяжущих веществ	4
— при загрязнении	1 *
Примечание. После устранения дефектов, указанных в таблице 4, коэффициенты сцепления по характеристикам участков дорог должны соответствовать данным таблицы 3.	
* Только для автомобильных дорог.	

3.1.7 Люки смотровых колодцев должны соответствовать требованиям ГОСТ 3634.

Отклонение высотной отметки крышки люка относительно уровня покрытия проезжей части не должно превышать 1,0 см.

3.1.8 Дождеприемники должны соответствовать требованиям ГОСТ 26008.

Отклонение высотной отметки решетки дождеприемного колодца относительно уровня покрытия проезжей части не должно превышать 2,0 см.

3.1.9 Устранение недостатков, указанных в 3.1.7 и 3.1.8, выполняется в срок не более 7 сут с момента их обнаружения.

3.1.10 Разрушенные крышки и решетки должны быть немедленно ограждены и обозначены соответствующими техническими средствами организации дорожного движения. Их замена должна быть проведена в течение суток с момента обнаружения.

3.1.11 Восстановление дорожной одежды при разрытии проезжей части улиц и дорог необходимо осуществлять немедленно после засыпки и уплотнения грунта в разрытии. До восстановления дорожной одежды место разрытия и подходы к нему должны быть ограждены и обозначены соответствующими техническими средствами организации дорожного движения.

3.1.12 Засоренность дорожного покрытия улиц и дорог населенных пунктов не должна превышать значений, указанных в таблице 5.

Таблица 5

Группа улиц и дорог в населенных пунктах		Допустимые значения засоренности дорожного покрытия, г/м ² , или г/пог. м лотка, не более
А, Б		30
В	Жилые улицы с заасфальтированными прилегающими проездами и дворами	30
	Жилые улицы с незаасфальтированными прилегающими проездами и дворами, а также внутриквартальные проезды к коммунально-бытовым объектам	50
	Дороги в промышленных и коммунально-складских районах	80
	Внутриквартальные проезды к жилым и общественным зданиям	20
	Внутриквартальные проезды к технологическим и строительным площадкам	110

3.1.13 Засоренность дорожного покрытия улиц и дорог должна быть ликвидирована в течение суток с момента обнаружения для групп А и Б, трех суток — для группы В.

3.1.14 Снегоочистка улиц и дорог населенных пунктов после окончания снегопада или метели должна производиться в сроки, указанные в таблице 6.

Таблица 6

Группа дорог и улиц по их транспортно-эксплуатационным характеристикам	Нормативное время снегоочистки, ч, не более
А	4
Б	5
В	6

3.1.15 Для ликвидации зимней скользкости в зависимости от температуры воздуха расход на обработку дорожного покрытия улиц и дорог населенных пунктов противоскользящими материалами и смесями должен соответствовать приведенному в таблице 7.

Таблица 7

Температура воздуха, °С	Количество материалов, г/м ² , не менее	
	кристаллические реагенты	песчано-соляная смесь
Выше — 6	15	200
От — 6 до — 18	18	300
Ниже — 18	35	400

3.1.16 Сроки ликвидации зимней скользкости приведены в приложении Б.

3.1.17 Работы по устранению зимней скользкости на автомобильных дорогах должны проводиться в следующей последовательности:

— наземные пешеходные переходы, затяжные подъемы и спуски, кривые малого радиуса или их сочетания в плане и продольном профиле, участки дорог с необеспеченной видимостью в плане и продольном профиле, искусственные сооружения с зауженной проезжей частью, кривые в плане с отсутствием виража, площадки остановок маршрутных транспортных средств, площадки для кратковременной остановки маршрутных транспортных средств, непосредственно примыкающие к проезжей части дорог, места слияния, переплетения и разветвления транспортных потоков;

— остальные участки дорог государственного значения.

3.1.18 Устранение зимней скользкости на автомобильных дорогах общего пользования осуществляется с момента ее обнаружения до полной ликвидации.

3.1.19 Полная снегоочистка на автомобильных дорогах общего пользования осуществляется после окончания снегопада или метели, кроме отнесенных к категории стихийных бедствий, и не должна превышать 8 ч.

3.1.20 Формирование снежных валов не допускается:

а) на автомобильных дорогах:

— на пересечениях всех дорог в одном уровне и на железнодорожных переездах в зоне треугольника видимости;

— ближе 6 м от наземных пешеходных переходов;

— на участках дорог, оборудованных дорожными ограждениями, паралетами или повышенным бордюром;

- на тротуарах и пешеходных дорожках;
- на остановочных и посадочных площадках маршрутных транспортных средств;
- в местах выезда с прилегающих территорий;
- б) на улично-дорожной сети:
 - на перекрестках;
 - на пешеходных переходах (на длину, равную ширине переходов, но не менее 5 м);
 - на остановках маршрутных транспортных средств на длину не менее 45 м и 65 м соответственно для одиночных и спаренных троллейбусов или автобусов, в том числе на длину не менее 10 м в направлении движения после установленного дорожного знака, обозначающего место остановки маршрутных транспортных средств;
 - на трамвайном полотне;
 - в местах въезда во дворы и на внутриквартальные территории;
 - на решетках дождеприемных колодцев.

3.2 Обочины, разделительные полосы и откосы земляного полотна

3.2.1 Обочины и разделительные полосы, не отделенные от проезжей части бордюром, не должны быть ниже уровня прилегающей кромки проезжей части более чем на 4,0 см, а величина поперечного уклона обочин не должна отличаться от требований СНиП 2.05.02 более чем на 10 %.

Возвышение обочины и разделительной полосы над проезжей частью при отсутствии бордюра не допускается. Разрушение поверхности грунтовых обочин, разделительных полос и откосов земляного полотна не допускается глубиной более 4 см. Устранение дефектов обочин и разделительных полос следует осуществлять в течение 10 сут с момента обнаружения.

3.2.2 Состояние поверхности укрепительных и остановочных полос должно соответствовать 4.1. Устранение дефектов укрепительных и остановочных полос следует осуществлять в течение 10 сут с момента обнаружения.

Примечание. Травы, применяемые для укрепления обочин, разделительных полос, откосов земляного полотна, должны скашиваться не реже одного раза в месяц в период весна — осень.

3.3 Видимость в плане и продольном профиле

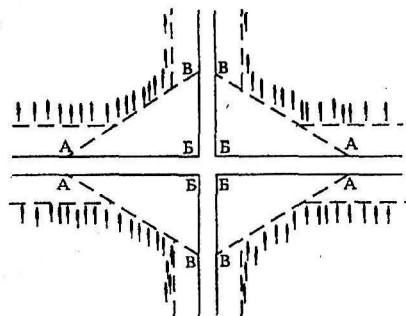
3.3.1 На пересечениях автомобильных дорог в одном уровне при отсутствии застройки капитальными зданиями должен быть обеспечен треугольник видимости со сторонами в соответствии с таблицей 8 и рисунком 1, а на перекрестках улиц и дорог населенных пунктов — в соответствии с таблицей 9.

Таблица 8

Категория дороги	Стороны треугольника видимости на пересечении дорог, данных категорий, м, не менее					
	I-a	I-b	II	III	IV	V
I-a	300x300	300x250	300x250	300x200	300x150	300x85
I-b	250x300	250x250	250x250	250x200	250x150	250x85
II	250x300	250x250	250x250	250x200	250x150	250x85
III	200x300	200x250	200x250	200x200	200x150	200x85
IV	150x300	150x250	150x250	150x200	150x150	150x85
V	85x300	85x250	85x250	85x200	85x150	85x85
Примечание. Категория дороги определяется по проектной документации или паспорту						

Таблица 9

Группа населенных пунктов	Категория улиц	Стороны треугольника видимости на пересечении улиц данных категорий, м, не менее					
		группа населенных пунктов					
		наиболее значительные, значительные города			большие города		средние и малые города
		общегородского значения, непрерывного движения	общегородского значения, регулируемого движения	районного значения	общегородского значения	районного значения	магистральные улицы
Наиболее значительные города	общегородского значения, непрерывного движения	200x200	200x150	200x115	200x150	200x85	200x85
	общегородского значения, регулируемого движения	150x200	150x150	150x115	150x150	150x85	150x85
	районного значения	115x200	115x150	115x115	115x150	115x85	115x85
Большие города	общегородского значения	150x200	150x150	150x115	150x150	150x85	150x85
	районного значения	85x200	85x150	85x115	85x150	85x85	85x85
Средние, малые города	Магистральные улицы	85x200	85x150	85x115	85x150	85x85	85x85



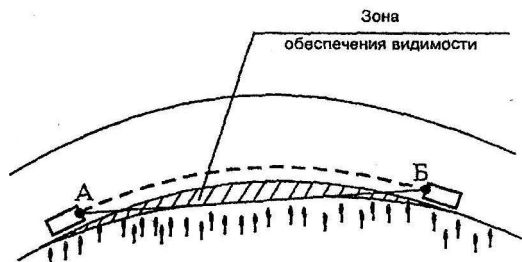
ABV — треугольники видимости; AB, BV — расстояние видимости при условии остановки автомобиля для данной категории дороги.
Пунктиром указана граница зоны обязательного обеспечения видимости.

Рисунок 1 — Схемы обеспечения видимости

3.3.2 На кривых в плане автомобильных дорог общего пользования при отсутствии застройки капитальными зданиями должно быть обеспечено наименьшее расстояние видимости для остановки автомобиля в соответствии с требованиями таблицы 10 и рисунка 2.

Таблица 10

Наименьшее расстояние видимости для остановки автомобиля в зависимости от категории дороги, м					
I-a	I-b	II	III	IV	V
300	250	250	200	150	85



хорда AB — луч зрения водителя;

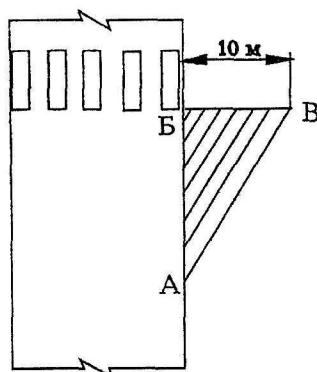
кривая AB — расстояние видимости для остановки автомобиля.

Рисунок 2 — Схема обеспечения видимости на кривой в плане

3.3.3 На наземном пешеходном переходе при отсутствии застройки должен быть обеспечен треугольник видимости в соответствии с требованиями таблицы 11 и рисунка 3.

Таблица 11

Стороны треугольника видимости на пешеходном переходе при пересечении дорог данных категорий, м, не менее						
I-a	I-b	II	III	IV	V	Улицы населенных пунктов
300x10	250x10	250x10	200x10	150x10	85x10	50x10



АБ — расстояние видимости при условии остановки автомобиля для данной категории дороги;

АБВ — зона обязательного обеспечения видимости.

Рисунок 3 — Схема обеспечения видимости на наземном пешеходном переходе

3.3.4 На железнодорожных переездах без дежурного на расстоянии 50 м от ближнего рельса должна быть обеспечена видимость водителям приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с таблицей 12.

Таблица 12

Скорость движения поезда на переезде, км/ч	81 — 120	41 — 80	До 40
Расстояние видимости, м, не менее	400	250	150

3.3.5 В случае необеспечения видимости в соответствии с 3.3 она должна быть восстановлена в срок, не превышающий 10 сут с момента обнаружения.

3.4 Зеленые насаждения

3.4.1 Размещение зеленых насаждений на автомобильных дорогах общего пользования должно соответствовать требованиям таблицы 13.

Таблица 13

Категория дороги	Расстояние от кромки проезжей части до ближайшего края ствола дерева (края кустарника), м, не менее
I	14,00
II	11,25
III	9,50
IV	9,00
V	8,25

3.4.2 Размещение зеленых насаждений на обочинах и откосах земляного полотна автомобильных дорог не допускается. Зеленые насаждения на обочинах и откосах земляного полотна автомобильных дорог должны быть ликвидированы в течение 10 сут с момента обнаружения.

3.4.3 Размещение зеленых насаждений на улицах и дорогах населенных пунктов должно соответствовать требованиям таблицы 14.

Таблица 14

Расстояние от кромки проезжей части улиц до ближайшего края, не менее, м	
ствола дерева	кустарника
4	1,5
Примечание. Высота кустарников при их размещении от края проезжей части на расстоянии от 1,5 м до 5 м не должна превышать 0,5 м.	

3.4.4 Расстояние между кромкой проезжей части улиц и дорог населенных пунктов и кроной деревьев должно быть не менее 0,5 м в соответствии с рисунком 4.

Примечание. Ответственность за соблюдение требований 3.4.3 возлагается на организацию, которая обслуживает участок дороги.

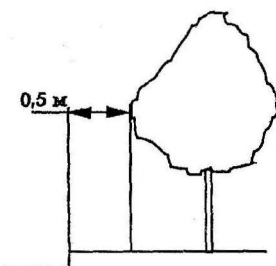


Рисунок 4 — Расположение кроны дерева относительно кромки проезжей части

3.4.5 На направляющих островах разрешается расположение кустарников и декоративных зеленых насаждений высотой до 0,2 м.

3.4.6 Зеленые насаждения не должны ухудшать видимость технических средств организации дорожного движения, а также специальных знаков, применяемых для водителей электротранспорта.

3.4.7 Зеленые насаждения на улицах и дорогах населенных пунктов не должны препятствовать движению транспортных средств, пешеходов и уборочных машин, а также обеспечению видимости.

3.4.8 Проверка размещения зеленых насаждений на соответствие требованиям 3.4 и их текущая подрезка (рубка) осуществляется в течение месяца со дня обнаружения недостатков.

3.5 Мосты и путепроводы

3.5.1 В местах сопряжения насыпи земляного полотна с устоями мостов и путепроводов не допускается просадка глубиной более 4 см.

3.5.2 В местах сопряжения пролетных строений не допускаются открытые швы шириной более 2 см.

3.5.3 На пересечениях в разных уровнях не разрешается располагать водоотводные трубы в пролетных строениях над полосами движения.

3.5.4 На искусственных сооружениях с недостаточным габаритом проезжей части разрешается увеличивать высоту бордюров только путем установки металлических барьерных ограждений.

3.5.5 На искусственных сооружениях и на подходах к ним необходимо соблюдение плавности сопряжения барьерных ограждений.

3.5.6 Металлические ограждения барьерного типа должны соответствовать ДСТУ 2735.

3.5.7 Проверка соответствия требованиям 3.5 должна проводиться по 3.1.1. Недостатки должны быть устранены в течение 2 сут с момента обнаружения.

3.6 Железнодорожные переезды

3.6.1 Не допускается отклонение верха головок рельсов трамвайных или железнодорожных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно поверхности покрытия более 2 см.

3.6.2 На железнодорожных переездах автомобильных дорог верх настила с наружной стороны колеи должен соответствовать уровню верха головок рельсов, а внутри колеи он не должен превышать отметку головок рельсов на 3 см.

3.6.3 Отклонения, превышающие значения, указанные в 3.6.1 и 3.6.2, должны быть устранены в течение 2 сут с момента их обнаружения.

3.6.4 Требования к устранению повреждений и зимней скользкости на железнодорожных переездах должны соответствовать 3.1.

3.6.5 Не допускается оголение арматуры железобетонных настилов железнодорожных переездов.

3.6.6 При интенсивности пешеходного движения более 100 чел/ч переезды должны обустриваться пешеходными дорожками и звуковыми сигналами, а переезды, расположенные в населенных пунктах, должны иметь эти устройства независимо от интенсивности пешеходного движения.

3.6.7 Электрическое освещение должны иметь переезды всех категорий.

Освещенность в пределах переездов должна быть не менее: I категории — 5 лк, II категории — 3 лк, III — 2 лк, IV — 1 лк. На пересечениях с дорогами I и II категорий и магистральными улицами общегородского значения должны быть установлены светильники на подходах к переезду на расстоянии 100 м до крайнего рельса.

3.6.8 Восстановление поврежденных и разрушенных шлагбаумов, рассеивателей железнодорожных светофоров, ремонт и замена электровзвонков, а также электроламп сигнализации и освещения должно осуществляться в течение суток.

3.6.9 Проведение ремонта неисправной связи на охраняемых переездах должно осуществляться в течение 3 ч.

3.6.10 Неисправности сигнализации на переезде должны быть ликвидированы в течение 4 ч, а разрушенная (после дорожно-транспортного происшествия) сигнализация должна быть восстановлена в течение суток. При несоблюдении указанных требований переезд должен быть взят под временную охрану.

3.6.11 В полосе отвода железных дорог ремонт и содержание проезжей части автомобильных дорог и улиц до шлагбаумов железнодорожных переездов, а при отсутствии — до светофорной сигнализации или дорожных знаков 1.29, 1.30, обочин, тротуаров, дорожных знаков и дорожной разметки выполняются:

— на дорогах общего пользования — дорожно-эксплуатационными организациями;

— на ведомственных и частных дорогах — их владельцами или уполномоченными ими органами;

— на улицах и дорогах населенных пунктов, находящихся в коммунальной собственности, — дорожно-эксплуатационными подразделениями соответствующих коммунальных организаций; на остальных дорогах — путевыми железнодорожными службами.

Проверка соответствия требованиям 3.6 должна проводиться в соответствии с примечанием к 3.1.1.

3.7 Размещение рекламоносителей, стоянок, АЗС, торгово-бытовых пунктов и других объектов дорожного сервиса на улично-дорожной сети

3.7.1 Сооружения торгово-бытового назначения (кроме киосков по продаже проездных билетов на остановках маршрутных транспортных средств) и рекламоносители должны размещаться за пределами тротуаров или обочин на расстоянии не менее 2 м от них, но не ближе 10 м от края проезжей части улиц и дорог.

3.7.2 Наземные рекламоносители, расположенные сбоку от дороги, должны иметь прозрачную конструкцию высотой не менее 1,5 м от поверхности земли, размещаться параллельно движению автотранспорта или под углом не более 45° к оси проезжей части. Расположение рекламоносителей не должно препятствовать восприятию технических средств организации дорожного движения. Фундамент рекламоносителя должен быть на одном уровне с поверхностью земли.

3.7.3 Световозвращающие свойства рекламоносителей не должны превышать $20 \text{ кд} \cdot \text{лк}^{-1} \cdot \text{м}^2$.

Рекламоносители могут размещаться на опорах уличного освещения и над проезжей частью улиц и дорог с соблюдением требований техники безопасности и обеспечения видимости дорожных знаков, светофоров, перекрестков, пешеходных переходов, остановок маршрутных транспортных средств, а также при условии, что такая реклама не повторяет (имитирует) изображение дорожных и указательных знаков.

Нижний край рекламоносителей, установленных над проезжей частью дороги, должен находиться на высоте не менее 5 м от поверхности проезжей части.

Запрещается устанавливать рекламоносители в одном сечении с дорожными знаками и светофорными объектами.

Примечание. На период подготовки и проведения массовых и официальных мероприятий: праздники, народные гуляния, фестивали, спортивные состязания, съезды, международные конференции и симпозиумы — на городских улицах и дорогах допускается размещать над проезжей частью средства праздничного оформления и соответствующую информацию при условии выполнения требований настоящего стандарта и обеспечения видимости дорожных знаков, светофоров, перекрестков, пешеходных переходов, остановок маршрутных транспортных средств и другого дорожного оборудования.

3.7.4 Запрещается размещать сооружения торгово-бытового назначения, рекламоносители и другие объекты дорожного сервиса:

— на тротуарах, пешеходных дорожках и аллеях, искусственных сооружениях;

— ближе 50 м до перекрестков улиц и пешеходных переходов;

— ближе 150 м до перекрестков, путепроводов, мостов на автомобильных дорогах общего пользования;

— на остановке маршрутных транспортных средств ближе 20 м в пределах видимости в обе стороны тротуара от установленного дорожного знака, обозначающего остановку (кроме киосков для продажи проездных билетов);

— ближе 100 м от железнодорожных переездов.

3.7.5 Автомобильные стоянки и АЗС должны быть расположены не ближе чем 10 м до кромок проезжей части, отделены от нее ограждениями по ДСТУ, 2735 или разделительными полосами и оборудованы подъездами.

3.7.6 Подъезды к АЗС должны иметь переходно-скоростные полосы: в населенных пунктах — в соответствии с ДБН 360; вне населенных пунктов — в соответствии со СНиП 2.05.02.

3.7.7 На дорогах общего пользования возле АЗС должны размещаться огражденные автостоянки вместимостью не менее 15 грузовых автомобилей.

4 ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ СОСТОЯНИЮ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ОБОРУДОВАНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, УЛИЦ И ДОРОГ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, А ТАКЖЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

4.1 Дорожные знаки

4.1.1 Автомобильные дороги, улицы и дороги населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками по ДСТУ 2586 и ДСТУ 3308, установленными в соответствии с проектами организации дорожного движения, согласованными и утвержденными в установленном порядке.

4.1.2 Поверхность знаков должна быть чистой, без повреждений, затрудняющих их восприятие.

4.1.3 Расстояние видимости дорожного знака должно быть не менее 100 м по ходу движения, а в случае двухстороннего размещения дорожного знака — в обе стороны.

4.1.4 Для дорожных знаков со световозвращающей поверхностью в процессе их эксплуатации допускается снижение удельного коэффициента силы света, $\text{кд} \cdot \text{лк}^{-1} \cdot \text{м}^{-2}$: для белого цвета — до 15, для желтого — до 12, для красного — до 4, для зеленого — до 5, для синего — до 2.

4.1.5 Средняя яркость элементов изображения дорожных знаков с внутренним освещением не должна быть меньше, $\text{кд} \cdot \text{м}^{-2}$: 120 — для белого цвета, 35 — для желтого, 8 — для зеленого, 12 — для красного, 5 — для синего.

Яркость элементов черного цвета не должна превышать $4 \text{ кд} \cdot \text{м}^{-2}$.

4.1.6 Замену поврежденных, а также не соответствующих 4.1.4 и 4.1.5 предупреждающих дорожных знаков и знаков приоритета следует осуществлять в течение суток с момента обнаружения, остальных знаков — в течение 3 сут, а временных — немедленно. Отсутствующие дорожные знаки должны быть установлены незамедлительно.

4.1.7 Временно установленные дорожные знаки должны быть сняты в течение суток после устранения причин, вызвавших необходимость их установки.

4.2 Разметка дорожная

4.2.1 Разметку автомобильных дорог, а также улиц и дорог населенных пунктов следует выполнять и наносить в соответствии с ДСТУ 2587.

4.2.2 Дорожная разметка в процессе эксплуатации должна быть различима в любое время суток (при условии отсутствия снега и гололедицы на покрытии).

4.2.3 Дорожная разметка должна быть восстановлена в течение 30 сут с момента обнаружения повреждения при наличии следующих условий:

- в случае износа продольной разметки по площади ее элементов более 30 % — для нитроокраски и 50 % — для термопласта (измерение производится на участке длиной 50 м);
- если фактическое значение расстояния видимости разметки окажется меньше нормативных значений, в соответствии с таблицей 15.

— при удельном коэффициенте силы света разметки, выполненной из свето-возвращающих материалов, менее 80 — для белого цвета и менее $48 \text{ кд} \cdot \text{лк}^{-1} \cdot \text{м}^{-2}$ — для желтого;

— при коэффициенте сцепления разметки менее 0,75 величины фактического коэффициента сцепления дорожного покрытия, смежного с разметкой.

Таблица 15

Категория дорог и улиц	Максимально разрешенная скорость движения легковых автомобилей, км/ч	Расстояние видимости горизонтальной разметки, м			Расстояние видимости вертикальной разметки, м
		продольной	поперечной	других видов	
Дороги общего пользования:					
I а	130	200	130	200	200
другие дороги	90	135	135	135	135
участки дорог в пределах населенных пунктов	60	90	70	90	90
Улично-дорожная сеть населенных пунктов:					
магистральные улицы и улицы общего городского значения	90	135	135	135	135
улицы и дороги местного значения	60	90	70	90	90

4.3 Дорожные светофоры

4.3.1 Дорожные светофоры, устанавливаемые на автомобильных дорогах, на улицах и дорогах населенных пунктов, на железнодорожных переездах должны соответствовать требованиям ГОСТ 25695, а их размещение и режим работы — ГОСТ 23457.

4.3.2 Все детали светофора либо элементы его крепления не должны иметь повреждений и разрушений, влияющих на их функционирование.

Символы, нанесенные на рассеиватели, должны распознаваться на расстоянии не менее 50 м.

4.3.3 В процессе эксплуатации допускается снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении не более чем на 30 % значений, установленных ГОСТ 25695.

4.3.4 Замену источника света, вышедшего из строя или несоответствующего 4.3.3, следует осуществлять в течение суток с момента обнаружения неисправности, а поврежденной электромонтажной схемы в корпусе светофора или электрического кабеля — в течение 3 сут.

4.4 Дорожные ограждения и бортовой камень

4.4.1 Установка дорожных ограждений на опасных для движения участках автомобильных дорог, улиц и дорог населенных пунктов, а также на железнодорожных переездах должны соответствовать требованиям ДСТУ 2734, ДСТУ 2735 и СНиП 3.06.03.

4.4.2 Окраска дорожных ограждений должна соответствовать требованиям ДСТУ 2587.

4.4.3 Стойки и балки дорожных ограждений не должны иметь повреждений, снижающих расчетные показатели прочности и долговечности.

4.4.4 Поврежденные элементы дорожных ограждений подлежат восстановлению или замене в течение 5 сут с момента обнаружения дефектов, а их окраска — в течение суток после восстановления.

4.4.5 Отдельные бортовые камни подлежат замене в течение 5 сут с момента обнаружения, если их открытая поверхность имеет разрушения более чем на 20 % площади, а также, если на поверхности имеются сколы глубиной более 3 см или нарушена их установка.

4.5 Сигнальные столбики и маячки

4.5.1 Сигнальные столбики и маячки следует устанавливать в соответствии с требованиями ДСТУ 2735.

4.5.2 Сигнальные столбики и маячки не должны иметь разрушений и деформаций и должны быть отчетливо видны в светлое время суток с расстояния не менее 100 м.

4.5.3 Сигнальные столбики и маячки должны иметь окраску, вертикальную разметку и световозвращающие элементы в соответствии с требованиями ДСТУ 2587.

4.5.4 Поврежденные сигнальные столбики или световозвращающие элементы на них должны быть заменены в течение 5 сут с момента обнаружения повреждения.

4.5.5 Замену вышедшего из строя источника света или поврежденного элемента маячка следует осуществлять в течение суток с момента обнаружения неисправности.

4.6 Наружное освещение

4.6.1 Уровень освещения дорог, улиц и площадей в населенных пунктах должен соответствовать таблице 16.

Таблица 16

Улицы, дороги и площади	Наибольшая интенсивность движения в обоих направлениях, тыс. авт./ч	Средняя яркость покрытия, кд/м ² , не менее	Средняя горизонтальная освещенность покрытия, лк, не менее
Магистральные улицы и дороги общегородского значения; площади*: главные, вокзальные, транспортные предместные и многофункциональных транспортных узлов	Более 3 От 0,5 до 1 Менее 0,5	1,6 1,2 0,8 0,6	20 20 15 15
Магистральные улицы и дороги районного значения, площади перед общественными зданиями и сооружениями (стадионами, театрами, выставками, торговыми центрами, колхозными рынками и другими местами массового посещения)	Более 2 От 0,5 до 1 Менее 0,5	1,0 0,8 0,6 0,4	15 15 10 10
Улицы и дороги местного значения: жилые улицы, дороги промышленных и коммунально-складских зон; проезды; улицы и дороги сельских населенных пунктов: главные улицы, жилые улицы, проезды, площади перед общественными зданиями и сооружениями поселкового значения	0,5 и более Менее 0,5	0,4 0,2	6 4

* Норма средней яркости или средней освещенности покрытия проезжей части в границах транспортного пересечения в двух и более уровнях должна соответствовать освещению основной магистрали, на которой оно расположено.

4.6.2 Уровень освещения опасных участков, площадей, бульваров, пешеходных улиц и переходов, а также непроезжих частей улиц и дорог населенных пунктов должен соответствовать таблице 17.

Таблица 17

Освещаемые объекты	Средняя освещенность горизонтальной поверхности, не менее, лк
Места концентрации ДТП и аварийно-опасные участки в населенных пунктах	20
Перекрестки	20
Тротуары, отделенные от проезжей части	4
Посадочные площадки маршрутных транспортных средств	20
Пешеходные мостики	10
Наземные пешеходные переходы	20
Автостоянки	4
Подземные пешеходные переходы	40
Пешеходные улицы	10
Пешеходные дорожки бульваров и скверов, примыкающих к улицам	6

4.6.3 Средняя горизонтальная освещенность обособленного трамвайного полотна должна быть 4 лк. Норма освещения трамвайного полотна, расположенного на проезжей части улицы, должна соответствовать норме освещения улицы.

4.6.4 Включение внешних осветительных установок с газоразрядными лампами следует осуществлять в вечерние сумерки при снижении уровня природного освещения до 20 лк, а с лампами накаливания — 10 лк; отключение — в утренние сумерки при естественной освещенности 10 лк.

4.6.5 Уровень освещения тоннелей должен соответствовать таблице 18.

Таблица 18

Режим освещения	Средняя горизонтальная освещенность, лк, не менее, на расстоянии от начала въездного портала, м, не менее					
	5	25	50	75	100	125 и более
Дневной для тоннелей* длиной, м до 100 более 100	1000	750	500	200	60	—
	1000	750	500	300	150	60
Вечерний и ночной	60	60	60	60	60	60

*Для тоннелей длиной до 60 м с прямолинейной трассой искусственное освещение должно соответствовать нормам для вечернего и ночного режима освещения.

4.6.6 Смену режимов освещения транспортных тоннелей с дневного на ночной и наоборот следует проводить при достижении уровня природного освещения 100 лк.

4.6.7 Средняя горизонтальная освещенность проездов под путепроводами и мостами в темное время суток должна быть не менее 30 лк.

4.6.8 Доля действующих светильников как в сумеречном, так и в ночном режимах освещения должна составлять не менее 95 %. При этом не допускается расположение двух и более неработающих светильников подряд.

4.6.9 При интенсивности движения пешеходов свыше 40 чел./ч, а транспортных средств в обоих направлениях свыше 100 авт./ч выключение части внешнего освещения не допускается.

4.6.10 При наличии наружного освещения на пешеходных переходах, остановках маршрутных транспортных средств, перекрестках, в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, кривых в плане радиусом менее 500 м вне населенных пунктов и менее 150 м в населенных пунктах, железнодорожных переездах выключение наружного освещения в темное время суток не допускается.

4.6.11 Перегоревшие источники света должны быть заменены в течение одних суток с момента обнаружения.

4.6.12 Отказы в работе внешних осветительных установок, связанные с обрывом электрических проводов или повреждением (разрушением) опор, необходимо устранять в течение суток с момента обнаружения.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
(рекомендованное)**КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, УЛИЦ И ДОРОГ
НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ**

А.1 Дороги и улицы населенных пунктов по их транспортно-эксплуатационным характеристикам делятся на:

- магистральные дороги непрерывного и регулируемого движения — группа А;
- магистральные улицы общегородского значения непрерывного и регулируемого движения, районного значения (транспортно-пешеходные) — группа Б;
- улицы и дороги местного значения (жилые, промышленно-складские, проезды) — группа В.

А.2 Железнодорожные переезды подразделяются на четыре категории.

А.2.1 К I категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

- железных дорог с интенсивностью движения более 16 поездов/сут (суммарно в двух направлениях) и автомобильных дорог с интенсивностью более 7 000 авт./сут (суммарно в двух направлениях);

- железных дорог с интенсивностью движения более 100 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения более 3000 авт./сут.

А.2.2 Ко II категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

- железных дорог с интенсивностью движения до 16 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения более 7000 авт./сут;

- станционных и подъездных путей и автомобильных дорог с интенсивностью движения более 7000 авт./сут;

- железных дорог с интенсивностью движения 17 — 100 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения 3001 — 7 000 авт./сут;

- железных дорог с интенсивностью движения более 100 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения 1001 — 3000 авт./сут;

- железных дорог с интенсивностью движения более 200 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения 201 — 1000 авт./сут.

А.2.3 К III категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

- железных дорог с интенсивностью движения до 16 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения 3001 — 7000 авт./сут;

- станционных и подъездных путей и автомобильных дорог с интенсивностью движения 3001 — 7000 авт./сут;

- железных дорог с интенсивностью движения 17 — 100 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения 1001 — 3000 авт./сут;

- железных дорог с интенсивностью движения 101 — 200 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения 201 — 1000 авт./сут;

- железных дорог с интенсивностью движения более 200 поездов/сут и автомобильных дорог с интенсивностью движения до 200 авт./сут.

А.2.4 К IV категории относятся остальные переезды.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б
(обязательное)**СРОКИ ЛИКВИДАЦИИ ЗИМНЕЙ СКОЛЬЗКОСТИ НА 100 КМ
ПРОТЯЖЕННОСТИ ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

Таблица Б.1

Среднегодовая суточная интенсивность движения, авт./сут	Срок ликвидации зимней скользкости на 100 км доро- ги, час, не более
1 — 1000	15
1001 — 3000	10
3001 — 7000	7
Более 7000	4

Примечание. Указанные сроки ликвидации зимней скользкости должны быть уточнены и определены индивидуально для каждого первичного подразделения по эксплуатации дорог с учетом технических параметров обслуживаемых участков, их протяженности, размещения баз противоскользочных материалов, применяемых механизмов, заданного уровня обеспечения безопасности дорожного движения и погоднo-климатических условий Украины.

Наукове видання

Вячеслав Иванович БОРИСОВ
Сергей Вячеславович ГИЗИМЧУК

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ, НОРМ И СТАНДАРТОВ,
ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

(Російською мовою)

*Свідोцтво
про внесення СКПІФ «Консум»
до державного реєстру видавців, виготівників
і розповсюджувачів видавничої продукції
серії ДК № 162 від 01.09.2000 р.*

ISBN 966-7124-95-9



9 789667 124953

Відповідальний за випуск *І. І. Коновалова*

Комп'ютерна верстка *М. Л. Теплицький*

Підписано до друку 04.04.2001. Формат 60×84^{1/16}. Папір офсетний.
Гарнітура Таймс. Друк офсетний. Ум. друк. арк. 9,3. Обл.-вид. арк. 9,68.
Вид. № 1-05. Тираж 2300 прим. Ціна договірна. Зам. № 1-251.

Спільне колективне підприємство фірма «Консум»
Україна, 61057 м. Харків, а/с 9123.
Тел./факс (0572) 23-76-75.
E-mail: book@konsum.kharkov.ua
<http://www.konsum.kharkov.ua>

Книжкова фабрика «Глобус»
61012, м. Харків, Енгельса, 11.